Donnerstag, 27. April. (Abend-Ausgabe.)

Danziger Zeitung.

NEC TEMERE NEC TIMIDE

№ 9706.

Die „Danziger Zeitung" erscheint täglich 2 Mal mit Ausnahme von Sonntag Abend und Montag früh. — Bestellungen werden in der Expedition Ketterhagergasse No. 4 und bei allen Kaiserlichen Postanstalten des In- und Auslandes angenommen. — Preis pro Quartal 4,50 ℳ, durch die Post bezogen 5 ℳ. — Inserate kosten für die Petitzeile oder deren Raum 20 ₰ — Die „Danziger Zeitung" vermittelt Insertionsaufträge an alle auswärtigen Zeitungen zu Originalpreisen.

1876.

Königlich Preußische Lotterie.

Bei der am 26. d. fortgesetzten Ziehung der 4. Klasse 153. K. Preuß. Klassen-Lotterie fielen: 1 Gewinn zu 75 000 ℳ auf Nr. 27 948. 3 Gewinne zu 15 000 ℳ auf Nr. 17 593 49 812 61 490. 1 Gewinn zu 6000 ℳ auf Nr. 25 190.

36 Gewinne zu 3000 ℳ auf Nr. 250 832 1911 3511 10 623 19 011 19 046 21 034 24 008 30 736 33 593 33 861 34 005 41 114 44 226 47 912 48 260 49 464 51 580 51 589 52 134 55 288 56 108 58 579 72 173 72 697 73 144 73 817 74 953 75 050 81 811 82 801 87 696 88 833 89 761 93 938.

55 Gewinne zu 1500 ℳ auf No. 1149 3980 8054 8373 10 668 12 389 14 994 15 158 16 103 18 372 21 451 21 475 25 400 26 076 28 651 30 214 30 250 33 710 35 498 39 704 40 865 41 166 44 650 44 866 44 897 45 878 46 815 46 869 47 046 51 370 52 133 53 822 54 305 55 274 55 323 56 387 57 849 59 660 61 547 62 503 64 121 65 791 66 061 66 583 72 893 73 794 76 296 77 075 79 644 80 418 82 381 87 423 88 387 88 391 90 182.

74 Gewinne zu 600 ℳ auf Nr. 43 222 288 2929 4391 8655 10 110 12 965 14 866 15 620 16 360 17 634 20 359 21 251 22 026 22 111 22 126 24 843 26 365 27 722 30 011 30 100 31 517 33 546 34 663 36 193 36 497 36 747 38 204 39 674 43 750 45 589 46 142 48 504 48 511 48 770 50 111 51 629 53 029 54 251 54 439 55 348 56 497 56 677 57 512 58 834 61 484 62 826 63 487 64 761 65 333 66 192 67 612 71 360 72 033 74 611 76 466 76 725 76 731 77 213 78 327 80 053 82 244 83 398 83 592 83 849 84 024 85 139 86 788 89 968 90 190 90 392 94 017 94 394.

Telegramme der Danziger Zeitung.

Wien, 27. April. Die ungarischen Minister berichteten dem Kaiser heute über den Erfolg der Pester Parteibesprechung. Hierauf wurde Graf Andrassy zum Kaiser beschieden. Die Conferenz wird morgen fortgesetzt.

Rouen, 27. April. Beim Brande des Theaters (siehe unter Frankreich) sind acht Personen getödtet und dreißig verletzt.

Madrid, 27. April. Die Cortes genehmigten die drei ersten Artikel der Constitution.

Der Prinz von Wales reist Sonntag nach Lissabon.

Telegraphische Nachrichten der Danziger Zeitung.

Rom, 26. April. Die Deputirtenkammer hat gestern ihre Sitzungen wieder aufgenommen und einige Wahlen für giltig erklärt. Die Regierung legte einen Gesetzentwurf über die Verlängerung des gesetzlichen Umlaufstermins für die Noten der Consortialbanken vor. — Feldmarschall Graf Moltke ist nach Neapel abgereist.

Konstantinopel, 26. April. Said Effendi ist zum Mustaschar des Großvezirats und Chevket Pascha zum Ober-Commandanten in Scutari (Albanien) ernannt worden. — Die hervorragendsten Finanzetablissements haben ihre Zustimmung zu der Bildung einer Steuer-Pacht-Gesellschaft und der Unification der Staatsschuld gegeben.

Bukarest, 26. April. Die außerordentliche Session der Kammer wird morgen durch den Ministerpräsidenten Floresco im Namen des Fürsten eröffnet werden.

Kairo, 26. April. Wie aus Massuah hierher gemeldet wird, haben die ägyptischen Truppen in Abessynien den Rückmarsch nach Aegypten angetreten. Dieselben werden demnächst eingeschifft werden.

Abgeordnetenhaus.

42. Sitzung vom 26. April.

Erste Berathung des Gesetzentwurfs, betr. die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das deutsche Reich.

Abg. Richter (Hagen): Bei einer ersten oberflächlichen Betrachtung könne die Vorlage durchaus unverfänglich erscheinen. Was, könnte man fragen, wird durch dieselbe denn groß verändert? Die preußischen Staatsbahnen gehen an das Reich über, König Wilhelm regiert dort wie hier, Fürst Bismarck steht dort wie hier an der Spitze der Geschäfte; die Majorität der Reichstagsabgeordneten sind Preußen. Faßt man aber die Frage nur etwas schärfer ins Auge, so wird es klar, daß keine so inhaltsschwere Frage seit dem Jahre 1866 an das preußische Abgeordnetenhaus herangetreten ist (Sehr wahr!) Wenn die preußischen Bahnen für sich allein auf das Reich übergehen, so erlangt das Reich nur in einem Staate des Reiches einen Besitz und Einfluß. Preußen allerdings wird fester an das Reich gekettet, desto mehr aber werden die Bande der Einheit den anderen Staaten gegenüber innerhalb des Reiches gelockert. (Sehr wahr!) Man glaubte eine Concession den übrigen Bundesstaaten zu machen, wenn man ihnen in dieser Form einen Einfluß auf die preußischen Bahnen einräumt. Preußen ist die Vormacht im Reiche von fast bestimmendem Einfluß für die Reichsangelegenheiten und man weigert sich daher mit Recht in Baiern und Würtemberg sieben Achtel des Einflußes auf die eigenen Staatsbahnen an das Reich abzutreten, und dafür ein Achtel des Einflußes auf die preußischen Bahnen einzutauschen. An jeder Eisenbahn besteht ein einheitliches Interesse Deutschlands, aber daneben ein locales der von der betreffenden Bahn unmittelbar durchschnittenen Verkehrsgebiete. Naturgemäß wird auch Preußen die speciellen preußischen Verkehrsinteressen berücksichtigen müssen. Stützt sich aber das Interesse des preußischen Verkehrsgebiets auf den Credit des Reiches, so entsteht ein Mißbehagen, daß wir bereits bei den elsaß-lothringischen Bahnen empfunden haben. Damals erschollen lebhaft die Klagen aus Baden, daß die reichsländischen Bahnen den badischen Concurrenz machten, gestützt auf das Finanzwesen und den Credit des Reichs, welcher ein Particularstaat nicht gewachsen sei. Werden nun nächstens preußische Staatsbahnen aus Reichsmitteln gebaut, so wird sich der Vorwurf erheben, besondere preußische Interessen würden gepflegt durch die Mittel des Reiches (Sehr wahr! links), zumal wenn Reichsanleihen in Concurrenz treten mit den Anleihen der Particularstaaten. Die Sache ist noch mißlicher bei dem finanziellen Zustande der preußischen Bahnen, von denen ein Drittel im Bau begriffen ist. Denn Minister Achenbach hat erst angefangen, unwirthschaftliche Bahnen zu bauen, als die übrigen Gründer bereits aufgehört hatten. (Heiterkeit.) Was die preußischen Staatsbahnen werth sind, ist gar nicht zu sagen. Wir werden dem Reiche gewiß keine große Forderungen stellen, etwa eine dem marktgängigen Zinsfuße des Anlagekapitals entsprechende Rente verlangen. Aber man mag die Rente so mäßig stellen, wie man will, immer wird im Reiche der Verdacht nahe liegen, daß die Vormacht Preußen zu Ungunsten der Anderen spezifisch preußische Interessen pflegt. — Soweit Sie in unsern parlamentarischen Verhandlungen zurückschlagen, immer ist die Klage lebendig, daß die Vereinigung der Verwaltung von Staats- und Privatbahnen die größten Unzulänglichkeiten zur Folge hat. Deren Beseitigung erachteten 1869 gelegentlich der Discussion über die Ministerverantwortlichkeit Twesten und Unruh als einen Hauptvorzug der Stiftung eines Verkehrsministeriums. Ohne den Besitz eigener Bahnen soll das Reich keine wirksame Aufsicht führen können? Das Selbstbewußtsein des Reichseisenbahnamtes hat diesen Mangel bisher nicht beeinträchtigt. (Hört!) Und dann, mit der besseren Erkenntniß geht die Unschuld verloren. (Heiterkeit.) Mit dem Verluste der Unparteilichkeit aber gewinnen auch doch andere, als nur Eisenbahninteressen, die Oberhand. Die elsaß-lothringische Bahn gerade war diejenige, die noch einige Wochen früher als die anderen Verwaltungen die Tariferhöhungen einführte, nicht nur in Bezug auf die Güter-, sondern auch auf die Personentarife. Der Phylax des Reichs fraß zuerst aus dem gemeinsamen Korbe, den er bewachen sollte. (Heiterkeit.) In Preußen beeinflußt der Finanzminister die Verwaltung, glauben Sie etwa, daß im Reiche der Kriegsminister nicht viel gefährlicher ist? Ist doch fast die ganze Reichsfinanzverwaltung nur für seine Bedürfnisse. Wir beginnen dem Merkmal einer Umkehr in der ganzen Eisenbahnpolitik des Reiches, einer Verwirrung und Verschlechterung des bisherigen Zustandes, (Oho!) so daß ganz unhaltbare Zustände entstehen. (Widerspruch.) Aber das wollen Sie ja auch garnicht, daß nur die preußischen Bahnen auf das Reich übergehen — sie können nicht allein übergehen. (Sehr wahr!) Dies ist nur der erste Schritt, der Ueberwindung kostet, das Ende ist nichts Anderes, als der Uebergang sämmtlicher deutschen Eisenbahnen auf das Reich. (Sehr wahr!) Nach den Motiven zwar will man sich mit nur einer Linie in jeder Verkehrsrichtung begnügen, aber wer alle Etappenstraßen besitzt, beherrscht das ganze Land. Die übrigen Bahnen, die sich dann kümmerlich fristen, treten in die Stellung eines Agenten zu einem Geschäftshause. — Die Wandlung in der Eisenbahnpolitik hat sich vorzubereiten angefangen, seitdem Präsident Maybach an die Spitze des Reichseisenbahnamtes trat. Bis dahin handelte es sich nur darum, dem Reiche eine wirksame Aufsicht zu geben, wo particularistische Interessen, die nicht Eisenbahninteressen sind, diese kreuzen, und dazu hätten wir wahrlich überall mitgearbeitet. Präsident Maybach will, das Reich soll leiten, die Eisenbahndirectionen sollen zu ihm in das Verhältniß von Obercontroleuren treten, nicht der naturgemäßen, eigenartigen Entwickelung aus sich heraus soll das Eisenbahnwesen in Deutschland überlassen werden, nein, die ganze Initiative soll abhängig werden vom Reichseisenbahnamte. Eine solche Steigerung des Einflusses kann nun erstrebt werden, um einem Reformator die Mittel zu gewähren, seinen neuen Ideen um so rascheren Eingang zu verschaffen. Wenn aber dieser höhere Einfluß Selbstzweck ist, wenn man glaubt, daß schon die Concentrirung des Einflusses diese Vortheile schafft, dann kann man mit solchen Anschauungen ebenso nahe, wie einem Reformator, einem Bureaukraten stehen. (Hört! hört!) Man hat gesagt, die Aufnahme, die der Entwurf des Reichseisenbahn-Gesetzes in der Delegirten-Conferenz der Staaten im Juni vor. Jahres fand, beweise die Unmöglichkeit des Zustandekommens eines solchen Gesetzes in Deutschland. Das Reichseisenbahngesetz hat in seinen Grundlagen einen einmüthigen Widerstand aller Regierungen gefunden mit Ausnahme der drei Städte Lübeck, Bremen, Hamburg, die selbst an dem Eisenbahncomplex nicht betheiligt sind. Alle diese Regierungen haben sich von vornherein bereit erklärt, zum Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes mitzuwirken; es ist dies von dem sächsischen Vertreter auch betont worden, während andererseits der badische Vertreter am schärfsten gegenüber dem Reichseisenbahngesetzentwurf Opposition nahm, indem er mit nackten Worten sagte: Dieser Entwurf greift die Lebensfähigkeit, die Existenzfähigkeit des badischen Staates an. Ich behaupte, ein Eisenbahngesetz zu Stande zu bringen, das nur die wirksame Aufsicht, nicht die Leitung für das Reich beansprucht, ist überhaupt ernstlich so recht noch niemals versucht worden. Ich glaube, der Hauptgrund dafür, daß wir nicht vom Flecke kommen, liegt darin, daß das Ziel von vornherein zu weit gesteckt worden ist. Ich leugne nicht, daß ein solcher Plan, dem Reiche die gesammte oberste Leitung des Eisenbahnwesens zu geben, gewissen günstigen Strömungen im Volke begegnet. Wir sind in einer Periode wirthschaftlicher Baisse, das Privatcapital, der Unternehmungsgeist hat Einbuße erlitten; in einer solchen Zeit ist man geneigt, dem Staate eine größere Bevormundung der wirthschaftlichen Verhältnisse einzuräumen, man übersieht, wie man noch vor Kurzem über die Störungen und Einwirkungen der Büreaukratie in wirthschaftlichen Dingen geklagt hat; in dem Maße, wie alle Actien, alle Course sinken, steigt gewissermaßen der Cours des Geheimen Rathes, und nun gar, wenn dieser Rats ein Reichsgeheimrath ist. (Heiterkeit.) Das Sehnen des Volkes nach der Herstellung des deutschen Reiches ist erfüllt; wir haben gesehen, daß auf militärischem Gebiete die geeinte Volkskraft des deutschen Reiches Großes geleistet hat. Gedankenlose Menschen sind nun geneigt, diese Erfolge auch auf das wirthschaftliche Gebiet zu übertragen, während nichts weiter ähnlich ist, als daß in beiden Fällen über 400,000 Mann commandirt worden ist. Dort handelt es sich darum, eine Macht stetig zu einem einheitlichen Zweck vorzubereiten und in Bewegung zu setzen; bei der Eisenbahnverwaltung handelt es sich darum, den wandelbaren, verschiedenartigen, mit einander concurrirenden Bedürfnissen in den verschiedenen Theilen Deutschland's in organischer Weise gerecht zu werden. So günstig diese Strömungen für ein derartiges Project sind, so würden sie doch nicht ausreichen, ihm diese Bedeutung zu verleihen, wenn nicht die gewaltige große Persönlichkeit des Reichskanzlers hinzukäme, der diese Strömungen für sein Project nutzbar macht. Im Herrenhause hat der Rittmeister Graf Udo zu Stolberg mit Recht bemerkt, daß er eigentlich derjenige gewesen sei, der das Reichseisenbahngesetz zuerst öffentlich empfohlen habe, und zwar geschah dies im Mai vorigen Jahres. Er hat mit demselben Recht weiter bemerkt, daß, als er diesen Ausspruch gethan, kein Mensch darauf geachtet (Heiterkeit), seine Idee keinen Anklang gefunden habe in Deutschland. Es giebt eine große Anzahl von Leuten, die blos schon in dem Umstande, daß der Reichskanzler ein Project für richtig hält und dessen Ausführung in die Hand nimmt, die Wichtigkeit und den Erfolg erblicken, und von denen manche in der Furcht, sich doch später unfreiwillig unterwerfen zu müssen, lieber das Geforderte gleich freiwillig entgegenbringen. Das sind die Strömungen draußen. Aber auch in anderer Beziehung sehen wir die Autorität des Reichskanzlers einwirken auf die leitenden Staatsmänner; so sehen wir, wie das Eisenbahnprogramm des Ministers Achenbach unter der Einwirkung des neuen Plans in einen Fluß gerathen ist, den er vielleicht selbst gar nicht bemerkt, der ihm aber bereits vollständig andere Ziele untergeschoben hat. Der Minister sagt noch am 4. Februar 1875: „Die Stimmen, die geradezu verlangen, der Staat möge die Privateisenbahnen insgesammt übernehmen und so ein einheitliches Verkehrswesen in seine Hände concentriren. Ich stehe auf diesem Standpunkt nicht; ich werde diesen Stimmen im Allgemeinen nicht zu folgen bereit sein; ich habe diesen Standpunkt hinlänglich ausgesprochen und werde auch an demselben festhalten." (Hört! Hört! Heiterkeit.) Gegenüber der Stellung des Reichskanzlers in dieser Frage ist der Standtpunkt meiner politischen Freunde von vornherein ein sehr ungünstiger. Es ist ja wahr, wir haben mit dem Reichskanzler manchen heftigen Strauß bestanden in Fragen des inneren Verfassungsrechts; wir sind mit ihm sehr verschiedener Meinung über die Mittel und Wege gewesen, die in der deutschen Politik einzuschlagen sind, aber wir haben uns immer noch am nächsten mit ihm zusammengefunden im Punkte des einheitlich deutschen Programms; ja, wir können behaupten, daß die älteren Begründer unserer Partei für dieses einheitliche deutsche Programm schon gekämpft und gelitten haben zu einer Zeit, als beim Reichskanzler die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer solchen deutschen Einheit noch nicht vollständig zum Durchbruch gekommen war. (Sehr richtig!) Aus unsern Traditionen nehmen wir die Kraft und den Beruf her, um auch dem Reichskanzler entgegenzutreten, wenn er in diesem Programm über das Ziel hinausgeht, wenn er eine Centralisirung erstrebt, die wir für Deutschland für schädlich erachten. (Beifall.) Der Reichskanzler sagte einmal, man solle sich in einem germanischen Staate nicht fragen, was kann gemeinsam sein? inwieweit kann der große Mund des Gemeinwesens hineinbeißen in den Apfel, sondern was muß gemeinsam sein? Ich stehe nicht ganz auf diesem Standpunkt. Ich theile der großen Gemeinsamkeit auch das zu, was nur zweckmäßiger von ihr verwaltet wird. Dafür, daß durch diese Frage entschieden wird, ob Einheitsstaat oder Bundesstaat, habe ich kein Verständniß, ebensowenig dafür, wenn der badische Vertreter sagt, die Existenzfähigkeit des badischen Staates werde durch diesen Gesetzentwurf angegriffen. Die Staaten sind niemals Selbstzweck, sie sind Mittel zum Zweck, und wenn wir überall entschieden haben werden, was gemeinsamen großen, was engeren Verbänden zur Pflege zu überweisen ist, dann halte ich die Frage, ob der engere Verband mehr eine communale Origanisation, oder ob er das enthält, was man zum Apparat eines Staates nothwendig erachtet, für untergeordnet, sie interessirt nur die Dynastie, die Höfe. (Sehr richtig!) Es können nicht alle Zweige der öffentlichen Thätigkeit vom Reiche geordnet werden, darin sind wir doch alle einstimmig? z. B. nicht das Elementarschulwesen. Wir sind eben dabei, das Verkehrswesen in Preußen zu decentralisiren. Der Ministerpräsident ist es mit gewesen, der damals diese Bewegung einleitete, der da sagte: Was ist das für ein Zustand in Preußen, daß über die Reparatur jeder Brückenbohle vom Ministertische entschieden wird. Hier handelte es sich freilich um Eisenbahnbrücken. (Heiterkeit!) Die Frage ist eine Zweckmäßigkeitsfrage der Centralisation, die aber in ihrer Bedeutung über alle Fragen hinausgeht. Denn es handelt sich um eine Centralisation, für die es noch kein Beispiel in Europa giebt. (Sehr wahr!) Ich leugne, daß in andern Staaten die Strömung dahin geht; nach den französischen Concessionsurkunden verfällt allerdings in 90 Jahren die Eisenbahn dem Staate, warten wir doch aber ab, bis wir diesem Endpunkte nahe kommen. (Heiterkeit.) Ich bin überzeugt, man wird die Concessionsurkunden ändern, um den Verfall der Bahnen an den Staat zu verhüten. Man beruft sich auf die Italiener. Die Italiener würden wohl besser thun, sich auf die Autorität des deutschen Reichskanzlers zu berufen als umgekehrt. (Heiterkeit.) In Italien handelt es sich um einen Complex, welcher ein Viertel von der Größe Deutschlands umfaßt, Italien ist rings von großen Wasserstraßen umgeben, dort waren die Bahnen in dem Besitz der Ausländer und vorläufig ist das Ministerium gestürzt, welches diesen Plan ausführen sollte. (Heiterkeit.) Ueberall sind solche Gedanken aufgetaucht, aber nirgend ist eine praktische Centralisirung verwirklicht worden. Wenn ich die Stimme des Auslandes mustere, so habe ich den Eindruck, als ob man sich dort freut, daß Deutschland das kostspielige Experiment mache, daß man aber selbst nichts von dem Risico zu tragen habe. (Sehr gut!) Diese Frage ist eine eminent politische. Uns liegt allen die Stärke und Macht des Reiches am Herzen, aber nicht jeder Machtzuwachs ist eine Stärkung des Reiches. (Sehr richtig!) Wenn man dem Reiche eine Verantwortlichkeit aufbürdet, die es nicht tragen kann, wenn die Hoffnungen, die sich an diese Reichseisenbahnen knüpfen, sich nicht verwirklichen, so hat das Reich einen Schaden erlitten, (Sehr wahr!) so sind die anderen Einheitsbestrebungen, welche außerhalb dieses Projectes liegen, zurückgeschlagen und unsere nationale Entwickelung ist um Generationen zurückgegangen. (Sehr wahr!) Mit Phantasien wird die Frage nicht entschieden, ob man auf Reichseisenbahnen besser fährt, als auf anderen. (Heiterkeit.) Graf Udo zu Stolberg hat dem Reich die große Aufgabe gesteckt, daß es Ungleichheiten der Bodenbeschaffenheit, ja sogar Ungleichheiten des Klimas durch Reichs-Eisenbahnen ausgleicht. (Große Heiterkeit.) Für den Personenverkehr sind natürlich billige Tarife, überall durchgehende Züge, sehr wenige besetzte Coupés, reichlich erwärmt und beleuchtet. Und man wird in der höflichsten Weise behandelt. Jeder ist Reichswähler, und wenn wirklich etwas passirt, so mag der Himmel noch so hoch sein, der Reichskanzler ist nicht weit; der Reichswähler telegraphirt sofort an den Reichskanzler, der Knoten ist durchschnitten, alles ist in der schönsten Ordnung. (Heiterkeit.) So kann man es in der Reichseisenbahnphantasie forttreiben, wenn man nicht, wie es mir unlängst passirte, plötzlich in den Bahnhof zu Hannover einfährt, unsanft geweckt wird und einem eine Zeitung verkauft wird, die eben das neueste Rescript des Handelsministers Achenbach wegen Aufhebung oder Einschränkung der Retourbillets bringt. (Hört! Hört!) Man sagt, eine neue Aera der Zollvereinspolitik, die Deutschland groß gemacht hat, soll inaugurirt werden; die Eisenbahnpolitik ist die consequente Fortsetzung. Ich behaupte aber, diese Eisenbahnpolitik ist das schnurgerade Gegentheil der Zollvereinspolitik. Die Zollvereinspolitik stellte es sich zur Aufgabe, im Innern Deutschlands alle Maßnahmen wegzuschaffen, wodurch der Staat die freie Entwickelung der Industrie, die Concurrenz der einzelnen Productionsgebiete zu bevormunden glaubte. Der ganze Zweck der Vorlage ist aber im Gegentheil der, an Stelle der freien naturgemäßen Entwickelung des Concurrenzverkehrs einheitliche Normen von reichswegen zu setzen, nach denen sich die Productions- und Consumtionsverhältnisse in Deutschland zu richten haben, soweit sie überhaupt durch Eisenbahnen vermittelt werden. Wer sachlich den Gegensatz zwischen Zollvereinspolitik und Eisenbahnpolitik nicht faßt, für den sollte es doch ein äußeres Merkzeichen sein, daß diejenigen beiden Männer, aus deren persönlicher Initiative die meisten Reformen hervorgegangen sind, deren wir uns auf wirthschaftlichem Gebiet erfreuen, an der Initiative zu diesem Project keinen Antheil haben. Die Unterschrift des Einen dieser beiden fehlt unter dem Entwurf. Der andere ist gestern aus dem Staatsdienst ausgetreten. (Hört! Hört!) Es geziemt sich nicht über die Gründe, die dazu Veranlassung gegeben haben, hier Muthmaßungen aufzustellen. Ominös ist es jedenfalls, daß in dem Augenblick, wo hier angeblich eine neue deutsche Zollvereinspolitik, eine neue deutsche Finanzepoche inaugurirt werden soll, gerade derjenige Mann dem Fürsten Bismarck den Rücken gekehrt hat, von dem man anerkennen muß, daß er seit Jahrzehnten mit Ueberzeugungstreue, mit einer Sachkenntniß, die nicht ersetzt werden kann, die Fahne der nationalen Zollvereinspolitik hochgehalten hat, wie sie den besten Traditionen des preußischen Staats, den Anschauungen des altbewährten preußischen Beamtenthums entsprochen hat. (Beifall.) Ist es vortheilhaft, die Anlage sämmtlicher Eisenbahnen in eine Hand zu vereinigen? Ist es vortheilhaft, den Betrieb aller Bahnen in eine Hand zu geben? Manche sind der Meinung, daß es vortheilhaft sei, die Anlage zu centralisiren, während sie den Betrieb nicht centralisiren wollen. Wir selbst sind dafür, daß dem Reiche eine größere Einwirkung auf die Anlage des Eisenbahnwesens gegeben werde. Im Auftrage meiner Freunde erkläre ich, daß wir in Bezug auf die einheitliche Regelung des Concessionswesens in jeder Weise der Regierung entgegen kommen werden. Davon verschieden ist aber doch, ob die Anlage, die Verdichtung des Bahnnetzes ganz und gar auf die Leitung der Reichscentralstelle zurückgeführt wird. Man macht dafür die planlose Art geltend, wie sich das deutsche Eisenbahnnetz entwickelt hat. Es ist ganz richtig, man soll die Nachtheile der sog. krummen Linie nicht zu sehr übertreiben. Aber man kann nicht für alle Ewigkeit große Eisenbahnpläne machen, die Verhältnisse sind in fortwährender Wandlung. Nun sagt man: Ja, aber diese Vergeudung wirthschaftlichen Capitals! Es wird sogar in einer uns zugegangenen Broschüre: „Tariferhöhung oder Reichseisenbahnen" behauptet, die ganze Tariferhöhung sei mit Nothwendigkeit auf diese Concurrenzbahnen gefolgt. Jede neue Concurrenz erzwingt niedrige Tarife; wenn Sie das leugnen, leugnen sie alle Volkswirthschaft, alle Erfahrung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Gewiß ist volkswirthschaftliches Capital in dieser Richtung vergeudet, aber mir ist es lieber, daß es auf den Bau deutscher Bahnen, als wie früher für rumänische und amerikanische Bahnen vergeudet wird. (Zustimmung.) Sich gegen Concurrenzbahnen erklären, heißt sich überhaupt gegen die Concurrenz auf wirthschaftlichem Gebiete erklären. Ich möchte die Freunde der Vorlage bitten, doch einmal consequent durchzudenken, wie weit sie noch von den Socialdemokraten entfernt sind. Wenn an einer Station zwei Gasthöfe entstehen, wo ein großer Gasthof billiger betrieben werden könnte, so hat das darin seinen Grund, daß der Besitzer des einen Gasthofes nicht das nöthige Capital und den nöthigen Unternehmungsgeist hat, um seinen Gasthof zweckentsprechend zu vergrößern. Die Concurrenz ist eben das einzige Mittel, vor Capitalmangel zu schützen. Sie ist am Platze, wo der einzelne Besitzer nicht genug Capital in den Industriezweig stecken will. Heben Sie die Concurrenz auf, so stützen Sie die ganze Capitalversorgung auf eine einzige Stelle, abgesehen davon, daß es zweifelhaft ist, daß diese das erforderliche Capital für alle künftigen Bahnen wird auftreiben können. Die hauptsächlichsten Klagen gegen das Eisenbahnwesen hatten ihren Grund in der Verschiebung der Productionsverhältnisse nach dem Kriege, welcher die Eisenbahnen nicht sofort folgen konnten. Wo klagte man aber am meisten über ungenügende Capitalsanlagen? In Bezug auf die preußischen Staatsbahnen! Warum war aber hier der Mangel an Mitteln am stärksten? Weil bei Staatsbahnen Factoren mitspielen, die mit den Eisenbahninteressen gar nichts gemein haben. Wir haben im Reichstag gehört, daß der Kriegsminister für Kasernen noch 183 000 000 Mk. braucht. Glauben Sie nicht, daß wenn diese Forderung erhoben wird und anderweitige Creditbedürfnisse des Reiches damit in Concurrenz treten, man sagen wird, daß es doch nothwendiger sei, die Truppen erst unter

eigenes Dach und Fach zu bringen, als die Bahnhöfe etwas comfortabler und bequemer einzurichten? — Man richtet bei der Entwickelung des Eisenbahnwesens jetzt die Blicke vorzugsweise auf den durchgehenden Verkehr. Ich glaube, die nächste Periode der Entwickelung hat wesentlich einen anderen Zweck, sie wird dahin gehen müssen, den Localverkehr, der bis jetzt zum Schaden des Grundbesitzes zu kurz gekommen ist, weiter auszubauen. Für die Pflege dieses Localverkehrs ist das Reich ohne Zweifel viel weniger geeignet als der Einzelstaat. Man behauptet, der Betrieb der Bahnen werde durch Centralisation billiger, das beweise die Postverwaltung. Ich möchte wissen, was die Post beweisen würde, wenn nicht die Eisenbahnen für sie Alles unentgeltlich fahren müssen. (Sehr wahr!) Auch eine Parallele zwischen der Tarifeinheit im Zollverein und der Tarifeinheit im Eisenbahnwesen ist durchaus unzutreffend. Der Tarif im Zoll-Verein normirt eine aus fiscalischen Gründen erhobene Leistung, die der Staat ohne jede Gegenleistung erhebt. Der Eisenbahntarif dagegen bestimmt die Höhe von Leistungen, für welche der Staat durch die Transporte Gegenleistungen gewährt. Der Eisenbahntarif hängt also wesentlich nicht allein von den Herstellungskosten der Bahnen, sondern auch von der Transportmenge, die auf diesen Bahnen befördert wird, ab und die Bedingungen dieser Beförderung sind für die verschiedenen Waaren im Reiche sehr verschieden. Die Eisenbahn Tarife sind also nicht ein Gegenstand willkürlicher Festsetzung, sondern natürliche Producte wirthschaftlicher Verhältnisse und man täuscht sich, wenn man glaubt, man könnte von Reichswegen Tarifeinheit herstellen. Die Tarifeinheit ist nicht das Ideal der Zukunft, sondern sie ist eine unvollkommene Form des Anfangs der Eisenbahnentwickelung gewesen. Man hat auf die große Zahl der Directoren hingewiesen, die unter der Herrschaft des Reiches erspart werden könnte; aber die Berathung des Etats der Staatsbahnen, bei der jährlich immer neue Stellen gefordert werden, beweist die Unrichtigkeit dieser Annahme Nach meiner Berechnung würden wir bei einer Ausdehnung des Musters der preußischen Bahnen auf das Reich nicht weniger als 420, und nach dem Zahlenverhältniß bei den Elsaß-Lothringischen Bahnen 350 Reichseisenbahndirectoren erhalten. Hierzu kommt, daß, je umfangreicher der Complex ist, desto größer die Zahl der Beamten bei der Centralverwaltung sein muß. Ob die Reichseisenbahndirectoren weniger kosten würden, als die Directoren der Privatbahnen, will ich dahin gestellt sein lassen, jedenfalls sind sie weniger selbstständig als diese, und wenn die Motive betonen, daß die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs eine verantwortlichere und selbstständigere Stellung der Eisenbahnbeamten beanspruche, so glaubt man fast, ein Schalk habe diese Motive verfaßt, um die Vorlage zu Grunde zu richten. (Heiterkeit.) Die ganze Frage spitzt sich dahin zu: welcher Complex von Eisenbahnen ist derjenige, der noch mit Vortheil einheitlich verwaltet werden kann. Nun sagt man uns, wir wollen ja auch eine Decentralisation, wir werden den Directoren sachkundige Räthe an die Seite setzen. Entweder werden diese Räthe völlig bedeutungslos sein, wie die Räthe der Provinzialcomtoirs der Reichsbank, oder es entwickelt sich unter ihnen ein Linienpatriotismus, der gerade für die einheitlichen Interessen des Reiches außerordentlich gefährlich wirken muß. Decentralisation ist eine leere Phrase, wo Sie nicht die finanzielle Verantwortlichkeit decentralisiren, wie Sie es ja auch bei der Uebertragung der Landstraßen an die Provinzen gethan haben. Das Staatsbahnsystem ist in den Mittelstaaten deshalb mehr ausgebildet als in den großen Staaten, weil die Verwaltungsschwierigkeiten mit dem Complexe der Bahn progressiv wachsen. Es ist also die Frage, wie groß der Complex sein dürfe, den man ohne Schwierigkeit einheitlich verwalten könne; die Ansicht geht dahin, daß dies eine Länge von 1500 Kilometer sei, welche die württembergischen und sächsischen Bahnen haben. Das Ministerium hat ja rechts der Oder einen Complex von Staatsbahnen in der Hand, an dem es sein System recht illustriren kann. Mag es nur dort die Landestheile möglichst glücklich machen; bis jetzt klagen aber unsere Landsleute im Osten ebenso sehr über ihre Staatsbahnen als die im Westen über die Privatbahnen. Die ganze Frage spitzt sich schließlich dahin zu, ob es möglich ist, einen Eisenbahn-Bismarck (Heiterkeit) zu finden, der eine so gewaltige Persönlichkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist, wie der Reichskanzler auf dem Gebiete der äußeren Politik. Bis jetzt habe ich einen solchen Mann noch nicht kennen gelernt; finden sie ihn aber dann stellen Sie das ganze deutsche Eisenbahnwesen auf zwei Augen. Bricht an dem großen Triebrade etwas, oder reißen die Uebertragungen, dann ist der Schade viel größer als er früher war. Es ist auch Gefahr vorhanden, daß aus solchem Eisenbahnchef ein Eisenbahnpapst werde (Heiterkeit), den der Reichstag vor dem Glauben an seine Unfehlbarkeit zu bewahren hat (Heiterkeit). Die parlamentarische Controlle in Eisenbahnangelegenheiten ist nicht viel mehr werth als die der Actionäre in der Generalversammlung (Heiterkeit). Wir haben keinen Einfluß auf die Festsetzung der Tarife, wir haben nicht auch nur einer Position im Eisenbahnetat die Bewilligung versagen können. Es ist uns nicht einmal gelungen, die verfassungsmäßige Einstellung aller Ausgaben und Einnahmen aus den Eisenbahnen in den Etat durchzusetzen. Dagegen werden auch verantwortliche Reichminister nichts helfen. Wenn die Ministerverantwortlichkeit nicht illusorisch sein soll, dann muß der betreffende Minister auch sein Ressort verantworten können und Sie müssen einen Reichstag haben, der die Macht hat, die Minister zur Verantwortung zu ziehen. (Sehr wahr!) Dieser Reichstag geht aber verloren mit den Reichseisenbahnen. (Hört! Hört! links.) Glauben Sie doch nicht, daß die Freiheit einer staatlichen Entwicklung allein von den Formen der Verfassung abhängt, sie hängt in gleichem Maße von dem Inhalt der Staatsgewalt ab, und wenn Sie die freieste Verfassungsform geben und die Grenzen der Staatsgewalt gehen über ein gewisses Maß hinaus, so kann trotz jener Form Scheinconstitutionalismus und Absolutismus daraus werden. (Sehr richtig!) Glauben Sie nun wirklich, wenn in dieser Weise die Herrschaft über die ganze materielle Wohlfahrt in die Hand einer Reichsverwaltung gelegt ist, ein Reichstag noch möglich ist, der in sich die Kraft besitzt, eine Verantwortlichkeit zur Wahrheit zu machen? Die Eisenbahnmacht der Regierung überträgt sich auf die anderen politischen Gebiete und das Budgetrecht des Reichstages ist nur hohler Schein (Sehr wahr! links.) Sie können unmöglich ein Eisenbahneinnahmebudget von 800 Millionen M. kritisiren, ob dasselbe um ein paar Dutzend Millionen zu hoch oder zu niedrig bemessen ist, denn wir stehen schon jetzt in der Budgetcommission keiner Etatüberschreitung so ohnmächtig gegenüber, wie im Eisenbahnetat. Wo Reichseisenbahnen sind, ist beständig dermaßen ein Creditbedürfniß vorhanden zum Ausbau, zur Ausrüstung der Bahnen, daß der Minister immer Anleihen in der Hand haben muß, und daß er unter allen Umständen, wenn er anders will, nicht an die Bewilligung des Reichstags gebunden ist. Noch 1866 rühmte sich ein Regierungskommissar hier einmal, man habe zwei Kriege geführt, ohne eine Anleihe aufzunehmen. Worin steckte das Geheimniß, warum hatte man damals das heidenmäßig viele Geld? Es waren Eisenbahn-Anleihen, aus denen vorschußweise diese Sachen bestritten wurden, die es zum wesentlichen Theile möglich machten: die Rechte des Reichstages sind durchaus beschränkt, aber wir haben in den Matricularbeiträgen bis zu einem gewissen Grade eine Einwirkung auf die Bewilligung der Einnahmen; durch das Reichseisenbahn-Project wird das Verhältniß umgekehrt; die Einzelstaaten werden Pensionäre des Reiches für die Rente, die ihnen als Entschädigung gegeben wird, und die Matricularbeiträge kommen nur noch in Gestalt von Aufrechnungen zur Erscheinung. Mit einem Reichseisenbahnproject wird der Einfluß des Reichstages thatsächlich auf das Zustimmungsrecht zu Gesetzen herabgedrückt. Nun kann aber eine Regierung auf neue Gesetze viel eher warten, als ein Volk. Wenn man darauf beschränkt ist, ist man ohnmächtig. Ja, wenn Minister Camphausen im Reiche an der Spitze stände, wäre die Sache schon anders. (Heiterkeit.) Derselbe hat uns im Reichstage gesagt, daß, wenn die Mehrheit des Reiches anderer Ansicht sei, wie der Minister in der Gesetzgebung, der Minister weichen müßte, um da durch die Harmonie wiederherzustellen. (Hört! Hört!) Es hat aber nur wenige Tage gedauert, da wurde dieselbe Ansicht von dem Reichskanzler, zwar unter der Adresse des Abg. Hänel, als republikanisch bezeichnet. (Heiterkeit.) Der erste vereinigte Landtag in Preußen 1847 verweigerte die Mittel zum Bau der Ostbahn, einer unzweifelhaften Wohlthat, um nicht sein Geldbewilligungsrecht in Frage stellen zu lassen. Sollen wir hinter ihm in der Erkenntniß der politischen Situation zurückstehen oder in der Entschlossenheit ihr zu begegnen? Schon einmal ist man auf möglichste Beschränkung der constitutionellen Rechte ausgegangen: bei Aufrichtung des norddeutschen Bundes; schon damals spielte die Eisenbahnfrage hinein, und man suchte den Werth der Verfassung, der freiheitlichen Rechte herabzusetzen zu Ungunsten der großen Vortheile, die die norddeutsche Reichsverfassung in ihren Abschnitten über das Eisenbahnwesen bietet. Sie wurden damals bis in den Himmel erhoben, die man heute als gänzlich werthlos behandelt. (Hört! hört!) Da war es, wo der Abg. Wagener rief: „Wo man sonst Menschenrechte suchte, da begegnen wir dem Transporte von Kohlen und Hülsenfrüchten. Wir sind endlich erlöst vom Banne der Theorie und Phrase“. Wir müssen gestehen, daß diese Eisenbahnfrage, so jung sie ist, in ihrer Geschichte auf die nationalen Verhältnisse in Deutschland schon überaus schädlich gewirkt hat. (Sehr richtig!) In diesem Augenblick ist eine Trennung von Nord- und Süddeutschland in den einzelnen Staaten vorhanden, wie sie seit 1866 nicht bestanden hat. (Sehr wahr!) Die deutschen Regierungen befehden sich mit ihren betreffenden Reptilienfonds in einer Weise gegenseitig, die ich nicht für angemessen halten kann für Regierungen, die demselben Bundesstaat angehören. Die national-liberale Partei macht ja an sich selbst die Erfahrung. Sie, die sich berufen fühlen, besonders den einigenden nationalen Gedanken zu stützen und zu tragen, können sie leugnen, daß sie jetzt gegenüber dieser Frage schon in Landsmannschaften auseinander gefallen sind? (Sehr wahr!) Daß man von einer überwiegenden Mehrheit preußischer Nationalliberalen sprechen kann, die sich für die Vorlage entscheidet und von einer überwiegenden Mehrheit sächsischer und würtembergischer Nationalliberalen, die sich dagegen entscheidet? Wenn sie es nicht glauben, so werden sie es bald von ihren Collegen selber hören. (Sehr richtig!) Konnte man unglücklicher vom nationalliberalen Standpunkt die Frage aufwerfen, als daß man sie zuerst vor den preußischen Landtag brachte? (Sehr richtig!) Am 8. Januar bereits forderte der Reichskanzler das preußische Ministerium auf, zu dieser Frage in der Weise Stellung zu nehmen, daß dieselbe vor den Landtag gebracht werden solle. Damals war der Reichstag noch beisammen. Warum haben Sie (nach dem Regierungstisch gewandt) den Reichstag nicht gefragt? Wenn Sie einer Vollmacht bedürfen, Eisenbahnen zu verkaufen, so bedürfen Sie auch einer Vollmacht, sie zu kaufen. Wenn der Reichstag Ihnen die Vollmacht gegeben hätte, so brauchten wir garnicht über die Ertheilung der Vollmacht zu discutiren; denn wir sind gewohnt das, was der Reichstag an Opfern von Preußen verlangt, ohne Discussion hier als selbstverständlich zuzugestehen (Sehr wahr!) Die Wohlfahrt von Preußen und Deutschland ist so mit einander verbunden, daß, wo Deutschland gesprochen hat, Preußen nicht mehr dissentiren kann. (Sehr richtig!) Aber man soll nicht Preußen gegen Deutschland in Marsch bringen, (Hört! hört!). Der Reichskanzler soll nicht das preußische Abgeordnetenhaus zum Sturm gegen den deutschen Reichstag aufrufen. (Hört! hört!) Das ist es, warum es sich hier handelt. (Beifall links. Zischen rechts. Wiederholter Beifall.) Wir sind der vornehmste Staat in Deutschland; der preußische Landtag ist die zunächst mit dem Reichstage concurrirende Volksvertretung, und das allergefährlichste ist, wenn der preußische Landtag und der Reichstag mit einander in Concurrenz gesetzt werden. (Sehr wahr!) Dadurch wird das Ansehen beider in Frage gestellt. Es ist meiner Ueberzeugung nach noch auf lange Zeit nöthig, daß derselbe leitende Staatsmann dem Abgeordnetenhause wie dem Reichstage gegenüberstehe; die Personalunion ist nothwendig. Diese wird aber gefährlich, wenn ein Präcedenzfall dafür geschaffen wird, daß man das preußische Abgeordnetenhaus balancirt gegen den Reichstag und umgekehrt. Wir sind mit unseren politischen Freunden aus dem Reichstage in Verhandlungen getreten und verweigern dem Reichskanzler übereinstimmend die Vollmacht, über den Verkauf der preußischen Staatsbahnen mit dem Reich in Verhandlung zu treten. Auch ein minder guter Rechner, als der Reichskanzler ist, wird sich nicht verhehlen können, wenn er die starke Minorität dieses Hauses ins Auge faßt und die ausgesprochene Majorität in anderen Landtagen hinzurechnet, daß er das Vertrauen des deutschen Reichstages in dieser Frage nicht besitzt. Ich bringe nicht gern auswärtige Fragen mit inneren, für die kommenden Generationen wichtigen in Verbindung. Wenn aber irgendwo am auswärtigen Horizont etwas nicht vollständig wolkenlos ist, so glaube ich, sollte man am wenigsten in diesem Augenblicke zu den großen zersetzenden Fragen, die wir in Deutschland leider schon haben, noch eine solche Frage bringen zwischen den deutschen Staaten. (Sehr richtig!) Ich weiß nicht, ob der Herr Reichskanzler diese Reichseisenbahnfrage auch für die Söhne und Enkel nächster Legislaturperioden sich zu reserviren gedenkt, aber ich möchte doch auf eins aufmerksam machen: ob eine Strafgesetznovelle unentschieden bleibt, hat materiell keine große Bedeutung, ob aber eine solche Eisenbahnfrage lange unentschieden bleibt, das hat materiell sehr große Nachtheile. (Sehr richtig!) Mir ist schon in der vorigen Woche am Niederrhein versichert worden, daß diese Eisenbahnfrage zu allen Calamitäten der Eisenindustrie unter denen sie naturgemäß leidet, noch die hinzugefügt hat, daß so lange die Frage schwebt, erst recht mit den allernothwendigsten Neubestellungen und Ergänzungen des Materials zurückgehalten wird. Ich bin derjenige, der hier und im Reichstag die Regierung energisch vertreten hat, wenn ihr vorgeworfen wurde, sie sei an den gegenwärtigen wirthschaftlichen Calamitäten schuld. Ich habe die Behauptung entschieden vertreten, diese wirthschaftlichen Calamitäten resultiren nicht aus gesetzgeberischen Acten, nicht aus Maßregeln der Verwaltung, sie sind die Folge großer politischer Ereignisse, die in ihrem Gefolge eine allgemeine Verschiebung der Productions- und Consumtionsverhältnisse und auch eine Verschiebung in den Vorstellungen der Menschen von den Werthen hatten. Aber dagegen muß ich denn doch protestiren, daß wenn die Verhältnisse jetzt ganz leise anfangen, sich zurechtzuschieben, nun wieder eine solche, in ihrem Umfange sich nach Milliarden belaufende Frage in die deutschen wirthschaftlichen Verhältnisse hineingeschoben wird, daß über Werthe von solchem Umfange eine Unsicherheit der Zukunft auf lange Zeit hin entsteht. Alle diese Nachtheile werden um so tiefgreifender sein, je länger der Kampf um die Eisenbahnfrage dauern wird. Darum, im Interesse einer soliden Entwicklung und Gestaltung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse, im Namen unserer einheitlichen und politischen Interessen, im Namen derjenigen Interessen, die uns mit der Mehrheit des Hauses, ja mit dem Reichskanzler selbst gemeinsam sind, fordern wir Sie auf, die Vorlage abzulehnen. (Lebhafter Beifall und Zischen.)

Fürst **Bismarck**: Ich behalte mir vor, über die Sache selbst zu sprechen, nachdem der Ressortminister sich geäußert haben wird. Für den Augenblick will ich nur eine irrthümliche Angabe berichtigen, die der Vorredner vor meinem Eintritt in das Haus gemacht hat und die den allgemein beklagten Rücktritt des Ministers Delbrück betrifft. Es ist durchaus unrichtig und auch nicht der Schatten von Wirklichkeit liegt dafür vor wenn man diese beklagenswerthe Aenderung in unserem Personalbestande mit irgend einer politischen und sachlichen Frage in Verbindung bringt. Daß, wie an ein jedes Ereigniß, die tendenziöse Erfindung, das Sensationsbedürfniß, auch an dieses sich knüpfen werde, war ja vorauszusehen; ich kann aber versichern — und ich würde es nicht versichern dürfen, wenn ich nicht sicher wäre, daß das Zeugniß des Ministers Delbrück, der ja nicht ganz aus Ihren Augen verschwindet, darin das meinige bekräftigen wird — daß zwischen ihm und dem Könige und zwischen ihm und mir auch nicht ein Schatten von einer Meinungsverschiedenheit über irgend eine der schwebenden Fragen zu Tage getreten ist. (Hört! Hört! Bewegung.) Minister Delbrück hatte in allen Fällen den Muth seiner Meinung und verschwieg sie nicht. Wir sind oft verschiedener Ansicht gewesen, und da es sich meist um Dinge handelte die er besser verstand als ich, so bin ich sehr oft in der Lage gewesen, seiner besseren Einsicht nachzugeben Er würde also, wenn er in irgend einer wichtigen Sache, wie beispielsweise in dieser heute vorliegenden, mit mir anderer Meinung gewesen wäre, nicht ohne Weiteres das Schlachtfeld geräumt, sondern seine abweichende Meinung vertreten haben. Ich habe mit ihm 25 Jahre lang gemeinschaftlich gearbeitet und 10 Jahre lang in collegialischem Verhältniß; und er wußte, daß jede, auch die bedeutendste Frage, von mir eher vertagt werden würde, als daß ich sie zum Anlaß seines Rücktritts hätte werden lassen. (Bewegung.) Darüber ist er vollständig klar. Es ist eine eigenthümliche Neigung, die Erklärung der Dinge aus natürlichen Ursachen zu verschmähen, und künstliche, namentlich solche, die man für seine politischen und Parteitendenzen zu verwerthen kann hervorzusuchen. Nichts ist natürlicher, als daß Jemand wenn auch mit der ungewöhnlichen Arbeitskraft, man kann sagen, mit der Arbeitskraft mehrerer begabter Männer ausgerüstet, durch die Last der Geschäfte welche er 10 Jahre lang auf sich genommen hat, bei den Erschwerungen, die ihm darin gemacht worden sind, und nicht am allerwenigsten von denen, die jetzt ein ich will gern annehmen, aufrichtiges Bedauern über seinen Rücktritt kund geben (Heiterkeit), daß selbst die solideste elastische Arbeitskraft aufgerieben worden ist. In Bezug auf denjenigen Theil der Rede des Vorredners, den ich mit angehört habe, will ich hier nur kurz bemerken, daß ich seine Besorgnisse doch für übertrieben halte und finde, daß er die Frage, die uns beschäftigt überschätzt, wenn er annimmt, daß nun die Freiheit und Einheit Deutschlands, der Friede der Welt, die orientalische Frage, die Geldkrisis und die augenblickliche Stockung der Geschäfte davon abhängen, ob das Reich oder der preußische Staat einige Eisenbahnen mehr erwirbt oder nicht, ob diese Eisenbahnen in dem Besitz des preußischen Staates oder in dem des Reiches sind. Der Vorredner hat seine Argumente sich dadurch leicht gemacht, daß er sich nicht an die Vorlage hielt, von der ich spreche, sondern an die ungeheuren Dimensionen welche tendenziöse Nachrichten und ungerechtfertigte Besorgnisse, die zu Tage traten — und zwar sehr voreilig der Sache gegeben haben. Daß uns die deutsche Freiheit und Einheit auf der ersten Reichslokomotive davonfahren wird (Heiterkeit), das glaube ich nicht Der Vorredner hat zum Theil auch mit großer Schnelligkeit seine eigenen Argumente bekämpft; ich erinnere nur an den Schluß seiner Rede, wo er mit Pathos mir den Vorwurf machte, warum ich mich nicht an den Reichstag zuerst gewendet und von ihm die Vollmacht, zu kaufen, erbeten hätte, gleich darauf aber mir mit Heftigkeit seine Verweigerung der Vollmacht in Aussicht stellte Er wird doch selbst zugeben, daß, um Eigenthum des preußischen Staates anzubieten, man doch eher eine Vollmacht dessen, der es augenblicklich besitzt, bedarf, als dessen der es vielleicht kauft, vielleicht auch nicht, (Heiterkeit,) aber darum werden wir nicht in politische Gegnerschaft mit irgend Jemanden gerathen. Es ist überhaupt eine wirthschaftliche Frage, um die es sich handelt, so daß ich bitten möchte, die hohe Politik nicht in dem Maße einzumischen, wie der Vorredner, indem er sich zu dem ungeheuerlichen Bilde versteigt, daß ich den preußischen Landtag zum Sturm gegen den Reichstag anführte. Nun, m. H., blicken wir auf die letzten 10 Jahre zurück. Ich glaube, über die Frage, ob ich oder der Vorredner und seine Parteigenossen von der Fortschrittspartei mehr zur Consolirung des deutschen Reiches beigetragen haben, wird die Geschichte richten, und nicht zu meinem Nachtheile. (Schluß f.)

Danzig, 27. April.

Die gestrige, mit Spannung erwartete erste Berathung des Reichseisenbahngesetzes im Abgeordnetenhause hatte eine ganz außergewöhnliche Menge von Zuhörern auf den Tribünen versammelt, und mehr noch hatten umkehren müssen, ohne einen Platz zu erlangen. Nur drei Redner gelangten zum Worte, aber es waren von beiden Seiten die besten Kräfte, welche das Vordertreffen übernahmen: Fürst Bismarck, Lasker und Richter. Gegen die Vorlage sprach nur der Abg. Richter-Hagen in einer 2½stündigen Rede, welche eine reiche Fülle von Material in geschickter Form vorführte. Der Redner beschränkte sich natürlich nicht damit, die Vorlage in ihrer gegenwärtigen Form zu bekämpfen, sondern zog auch die nothwendigen Folgen derselben herbei, wie sie sich nach den öffentlich ausgesprochenen Plänen der Freunde des Reichseisenbahnprojectes vollziehen sollen. Die Letzteren wollen eine solche Herbeiziehung durchaus nicht gelten lassen, sie verlangen, man solle nur die Vorlage mit ihren officiellen Erläuterungen in's Auge fassen, man habe kein Recht, mehr hineinzulegen. Es ist dies ein seltsames Verlangen. Man denke nur, wie das Reichseisenbahnproject zum ersten Male mit Eclat an die Oeffentlichkeit gebracht wurde. Es war in einer seiner parlamentarischen Sonnabend-Soiréen zur Zeit der Reichstagssession, als Fürst Bismarck dasselbe den Abgeordneten detaillirte und zugleich einen Theil seines Feldzugsplanes verrieth. Wenigstens wurde der Plan sogleich darauf in der Presse folgendermaßen auseinander gesetzt: Das Endziel sei der Erwerb sämmtlicher deutscher Bahnen durch das Reich. Dieses werde aber wahrscheinlich nicht sogleich zu erreichen sein, weil die Mittelstaaten schwerlich sofort in den Verkauf ihrer Bahnen willigen würden. In diesem vorauszusehenden Falle werde man sich damit begnügen, vorläufig nur die preußischen Bahnen und die einzelner norddeutschen Kleinstaaten zu erwerben. Als man nun der Ausführung des Projectes näher trat, hat man dasselbe vorläufig noch mehr einschränken müssen. Der Abg. Lasker — welcher dem Abg. Richter in längerer, geschickter Rede antwortete — meinte, es handele sich hier gar nicht um so weitgehende Dinge, sondern nur um die einfache Frage, ob Preußen bereit sei, seine Staatsbahnen, falls das Reich sie zu erwerben wünsche, ihm zu übertragen. Aber man muß doch von den Abgeordneten verlangen, daß sie bei einer so wichtigen Vorlage die möglichen weitreichenden Consequenzen in ihre Berechnungen einziehen, besonders wenn dieselben schon von vornherein von den Urhebern des Projectes verkündet sind. Die Schlußrede des Fürsten Bismarck bewegte sich im Wesentlichen in dem Gedankengange der Motive des Gesetzentwurfes. Seine Bemerkungen lauten in manchen Dingen anders, als frühere Meldungen von privaten Aeußerungen sie vermuthen ließen, wir heben schon hier (den ausführlichen Bericht müssen wir seines Umfanges wegen abbrechen) die ausdrückliche Bemerkung hervor, daß die nichtpreußischen Bahnen, die ja fast alle Staatsbahnen sind, sich in den besten Händen befänden, und daß alle Befürchtungen, das Reich werde dieselben für sich beanspruchen, durchaus ungerechtfertigt seien. Was die Uebertragung der preußischen Staatsbahnen an das Reich betrifft, so rechnet der Reichskanzler mindestens drei Jahre, ehe dieselbe vollzogen werden könne. Die Zwischenzeit werde die preußische Regierung noch benutzen müssen, um noch geeignete Privatbahnen zu erwerben. Damit würden die Absichten des Projectes gegen früher wesentlich eingeschränkt sein, oder rechnet man darauf, daß die weiteren Consequenzen, wenn das Rad in's Rollen gekommen, sich von selbst ergeben werden? — Nach Schluß dieser Rede wurde die Fortsetzung der ersten Lesung bis heute vertagt, doch auch heute wird diese noch kaum beendigt werden.

Schon vor der Rede Laskers hatte Fürst Bismarck einmal (s. oben) das Wort ergriffen, um der Meinung entgegenzutreten, daß der Rücktritt Delbrück's irgendwie mit der Eisenbahnfrage zusammenhänge. Er sagte, auch nicht der Schatten einer Differenz zwischen Delbrück und dem Kaiser oder zwischen Delbrück und ihm, dem Reichskanzler, habe vorgelegen; lediglich die Aufreibung seiner Kräfte in 10jähriger unbeschreiblich schwerer Arbeit habe den Präsidenten des Reichskanzleramts zu dem bedauernswerthen Schritte bestimmt. Uebrigens ließ der Kanzler Delbrücks Verdiensten die vollste Gerechtigkeit widerfahren. Die „Prov.-Corr.“ schreibt in dem telegraphisch angezeigten Artikel: „Der Reichskanzler hatte seinerseits schon früher der Besorgniß öffentlich Ausdruck gegeben, daß das Reichskanzleramt in seinem allmählig angewachsenen Geschäftsumfange auf die Dauer an eine einzelne Person zu hohe Ansprüche stelle. „Wir werden“, sagte er, „nicht immer eine Persönlichkeit von dieser exceptionellen Arbeitskraft, wie der jetzige Chef des Reichskanzleramtes ist, aufzutreiben vermögen, und selbst für diese — mehrere Personen, möchte ich sagen, in sich schließende Leistungsfähigkeit wird es auf die Dauer doch zu viel werden.“ Als nun Präsident Delbrück selbst jetzt die Bedenken wegen Abnahme seiner Kraft kundgab, glaubte man zunächst hoffen zu dürfen, durch eine Verringerung des Umfangs seiner Aufgaben ihn im Amte zu erhalten, aber der Gedanke, seine Wirksamkeit nicht mehr in vollem Maße zu üben, und die Furcht, daß eine wirkliche Erlahmung der Kraft ihn noch im Amte treffen könne, ließen ihn jedem solchen Versuche, sowie jeder Hinausschiebung seines Entschlusses widerstreben. Indem der Kaiser unter solchen Umständen schließlich nicht umhin konnte, dem Ansuchen des verdienstvollen Staatsmannes zu willfahren, ist doch die Hoffnung nicht aufzugeben, daß derselbe nach einer Zeit der Ruhe das Gefühl seiner Kraft in vollem Maße wiedergewinne und seine in mannigfacher Beziehung unvergleichliche und unersetzliche Erfahrung und Tüchtigkeit von Neuem dem deutschen Vaterlande widmen möge.“

Offiziös wird noch über den Ersatz Delbrück's geschrieben: „Inzwischen sind unter Mitwirkung des Herrn Delbrück Verhandlungen mit zwei Persönlichkeiten angeknüpft worden, die man für befähigt hält, das Amt, welches der scheidende Staatsmann mit so großer Autorität verwaltet hat, zu übernehmen. Doch liegen die in dieser Beziehung in die Oeffentlichkeit gelangten Mittheilungen von den thatsächlichen Vorgängen weit ab.“

Alle Gegner der bisher herrschenden Wirthschaftspolitik, alle Freunde der Staatsunterstützung besonderer Kategorien oder Berufsklassen freuen sich über den Abgang des freihändlerischen Staatsmannes. Die Schutzzöllner sind ganz aus dem Häuschen. Sie sehen schon Kardorff das Regime in den Händen haben. Eins ihrer Hauptorgane erzählt schon: „Ebenso wird aus glaubwürdiger Quelle das Ausscheiden Camphausens, Achenbachs, Michaelis u. s. w. erwartet.“ Und an anderer Stelle: „Eine bedeutsame Nachricht schwirrt durch die Luft: Staatsminister Delbrück soll seine Entlassung gegeben haben und dieselbe soll angenommen sein. Wenn diese Nachricht sich bewahrheitet, dann kann es doch noch einmal wirthschaftlich Frühling in Deutschland werden, dann ist begründete Hoffnung, daß Deutschland bei dem bevorstehenden Abschluß neuer Handelsverträge eine wesentlich andere Stellung einnehmen wird, wie unsere Freihändler sich dies gedacht und wie es entschieden eine zeitlang in unseren Regierungskreisen geplant war. Freilich fällt mit dem Sturze Delbrück's allein das System noch nicht; es erübrigt noch der Rücktritt des Mannes, der für die Wirthschaftspolitik Preußens speciell maßgebend ist: des Finanzministers Camphausen. Erst wenn der Doppelalp Camphausen-Delbrück von der Brust Deutschlands gewälzt: erst dann können wir mit einem gewissen Vertrauen der wirthschaftl. Regeneration Deutschlands entgegensehen. Uebrigens wenn der „Mantel“ fällt, muß ja auch der „Herzog“ nach — und die Verbindung zwischen jenen beiden für unsere Handelspolitik bisher maßgebenden Männern war wohl noch eine engere, wie zwischen „Mantel“ und „Herzog“.

Die Ungarn machen wieder neue Schwierigkeiten. Sie erklären das bisherige Resultat nur als „Basis“, auf der sie von Oesterreich mehr fordern können. Wird ihnen dies nicht gewährt, so drohen sie mit Tisza's Demission. Mit solchen

Drohungen haben sie ja die „Schwaben" schon mehrmals in's Bockshorn gejagt.

Der „Politischen Correspondenz" wird aus Constantinopel gemeldet, daß der österreichische Botschafter, Graf Zichy, in Gemeinschaft mit dem russischen Botschafter, General Ignatieff, die Pforte eindringlichst von ihrem beabsichtigten Vorgehen gegen Montenegro abgemahnt habe. Die Bemühungen der Botschafter seien erfolgreich gewesen. Weiter wird aus Konstantinopel gemeldet, daß die Pforte in ihren militärischen Vorbereitungen fortfahre und 100 neue Infanteriebataillone aufzustellen beabsichtige. Hussein Avni Pascha soll zum Serdar (Generalissimus) und Mithad Pascha zum kaiserlichen Commissar für Rumelien ernannt werden. — Die Nachricht, daß der General Ignatieff nach Petersburg abgereist sei, ist unbegründet.

Die von verschiedenen Seiten gebrachte Meldung, wonach die russische Regierung in Vorschlag gebracht haben sollte, die Herzegowina und Bosnien als autonome Tributarstaaten zu constituiren, wird von Wien aus offiziös als unbegründet bezeichnet.

Deutschland.

△ Berlin, 26. April. Der Andrang zu der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses war so groß, wie kaum jemals zuvor. Das Publikum hatte sich ziemlich zahlreich vor dem Hause angesammelt und große Gruppen sahen sich genöthigt, den Rückweg anzutreten, ohne Einlaß gefunden zu haben. Die Tribünen waren lange vor Beginn der Sitzung überfüllt, auch die Hof- und die Diplomaten-Loge waren besetzt. In ersterer bemerkte man den Hofmarschall des Kronprinzen Grafen zu Eulenburg und den Kammerherrn des Kronprinzen v. Normann, während in der Diplomatenloge die Gesandten von Sachsen und Mecklenburg, der hessische Ministerrath Neidhard und andere Mitglieder des Bundesraths eifrig den Verhandlungen folgten. Fürst Bismarck, welcher erst nach 1 Uhr erschien, sah wohl und kräftig aus. In seiner Rede machte namentlich die Ausführung über den Rücktritt des Staatsministers Delbrück große Sensation, weil die Angaben des Fürsten durchaus den vielfach anderweit verbreiteten Gerüchten so energisch entgegen traten und mit der Ansicht in gewissen Abgeordnetenkreisen übereinstimmte, wonach sogar Aussicht vorhanden wäre, den Minister später zu den Geschäften zurückkehren zu sehen. Dem Umstande, daß Fürst Bismarck schon in der heutigen Sitzung sich über die allgemeinen Gesichtspunkte der Frage verbreitete, wollte man es beimessen, daß derselbe möglicherweise an der Fortsetzung der ersten Berathung nicht Theil nehmen würde. Morgen wird wahrscheinlich der Schwerpunkt der Debatten in den oppositionellen Reden der Centrumsmitglieder liegen, indessen schwerlich bereits die erste Lesung schließen. Die zweite und dritte sollen unmittelbar folgen, damit das Herrenhaus sobald wie möglich an die Vorlage herantreten kann. Auch dort, so versichert man, würde Fürst Bismarck an den Debatten Theil nehmen. Etwaige Badereisen des Fürsten sollen ohnehin erst nach der Anwesenheit des Kaisers von Rußland in Berlin erfolgen.

— Die diesjährige Kadettenvertheilung beträgt in der Gesammtzahl 210. Davon wurden der Infanterie überwiesen 168, der Cavallerie 20, der Artillerie 17 und dem Ingenieurcorps 5 Cadetten. Als Secondelieutenants traten in die Armee ein 67, als Portepeefähnriche 20 und als characterisirte Portepeefähnriche 123.

Gnesen, 25. April. Gestern fand hier eine polnische Wähler-Versammlung statt Auf der Tagesordnung standen: 1. die Wahl neuer Mitglieder für das Gnesener Kreiswahlcomité, 2. die Wahl eines Delegirten und Stellvertreters für die Posener Central-Versammlung zur Berathung eines neuen Wahlreglements. Die erste Wahl kam zum Austrage, bei der zweiten Wahl, in welcher Propst Dr. Wartenberg aus Pawlowo und noch andere Geistliche ultramontane Vertreter durchbringen wollten, kam es aber zu fast tumultuarischen Auftritten, so daß die Versammlung polizeilich aufgelöst werden mußte. (P. Z.)

Frankreich.

⁂ Paris, 24. April. Außer den Deputirtenwahlen ist am gestrigen Sonntag eine ganze Reihe von Cantonalwahlen vollzogen worden, und alle diese Abstimmungen haben ein Ergebniß geliefert, mit welchem die Republikaner zufrieden sein dürfen. Die verfassungsfeindlichen Candidaten, ob Reactionäre oder Radikale, sind unterlegen. — Das Amtsblatt bringt heute den Text der Waddington'schen Rede, in deren Lobe die republikanischen Blätter, von den „Débats" bis zum „Rappel" wetteifern. Der größere Theil der Rede behandelt die Unterrichtsreform, welche Waddington beabsichtigt. Er empfiehlt z. B. die Gruppirung der vereinzelten Facultäten zu großen Universitäten, die Einführung des Privatdocenten-Instituts, die Ausdehnung der Bibliotheken, Laboratorien u. s. w. Im Punkt des Elementar-Unterrichts schreckt der Minister einstweilen noch vor durchgreifenden Maßregeln zurück, den Augenblick zur Einführung des Schulzwangs glaubt er noch nicht gekommen. Gegen diesen Theil der Rede ließe sich Manches einwenden, aber der Gesammteindruck ist ein so guter, daß die Presse über das Detail hinwegsieht. — Gestern sind zum ersten Male die Pariser, welche zur Territorialarmee gehören, zu einer Art Controlversammlung einberufen worden. Die Controle wurde in mehreren Forts zugleich vorgenommen; wie es heißt, hatten nur wenige Leute dem Rufe keine Folge geleistet. Im Laufe des Nachmittags bemerkte man auf den Boulevards viele Offiziere der Territorial-Armee, die sich jedoch nicht durch ihre Uniform (dieselbe unterscheidet sich von derjenigen der Linie nur durch einen Knopf), sondern durch ihren reglementswidrigen Bartschnitt und sonstige unmilitärische Haltung vor den Offizieren der Armee erkennen ließen. — Die Weltausstellung wird aller Wahrscheinlichkeit nach die beschleunigte Ausführung eines Projects zur Folge haben, das schon verschiedene Male auf's Tapet gebracht, seiner Kosten wegen jedoch im Pariser Gemeinderath auf heftigen Widerspruch gestoßen ist: die Vollendung des Boulevard St. Germain und der Avenue de l'Opéra. Der Seinepräfect F. Duval ist im Begriff, dem Gemeinderath detaillirte Vorschläge zu unterbreiten. Nimmt dieser dieselben an, so wird mit den Arbeiten sofort begonnen werden, und man hofft bis zur Eröffnung der Ausstellung fertig zu werden. Die erforderlichen Geldmittel sollen durch eine neue städtische Anleihe von 120 Millionen aufgebracht werden, wenn man nicht Unternehmer findet, die sich mit allmäliger Abzahlung begnügen. — Der kürzlich verstorbene Amerikaner Stewart hat, wie es heißt, das von ihm für 300 000 Fr. erworbene Meissonier'sche Gemälde „1807" (Kürassier-Angriff unter den Augen Napoleons) der Galerie des Luxembourg vermacht. — Louis Blanc ist in der letzten Zeit stark heimgesucht; er hat sich selbst kaum von einer schweren Krankheit erholt; gestern hat er seine Frau verloren. Frau L. Blanc lag schon seit langer Zeit hoffnungslos darnieder. Victor Hugo hat es übernommen, die Leichenrede am Grabe zu halten.

Danzig, 27 April.

Marienburg, 27. April. (Tel.) Dem Oberpräsidenten, Hrn. v. Horn, ist heute Seitens des Magistrats und der Stadtverordneten-Versammlung das Diplom als Ehrenbürger der Stadt überreicht worden. — Dem Stadtältesten Jackstein ist der Kronenorden 4. Kl., dem Bank-Director Martens der Titel Commerzienrath verliehen worden.

** (Polizeibericht.) Der Arbeiter M. wurde arretirt, weil er in Gemeinschaft mit einem zweiten Arbeiter eine in der Husarengasse gefällte Linde zersägt und für 1 ℳ. 75 ₰ verkauft hat. — Die Wittwe T. hat die Bestrafung des Arbeiters R. beantragt, weil derselbe in ihre Wohnung gedrungen ist und sie dort gemißhandelt hat. — Dem Bierfahrer P. in Kleinhammer ist vor einigen Tagen aus dem unverschlossenen Pferdestalle eine silberne Cylinderuhr gestohlen. Die Uhr war mit Goldrand versehen und trug im Innern der Kapsel die Nummer 20. — Der Arbeiter Otto B. hat gestern Vormittag von der Baustelle Hundegasse No 112 4 Latten im Werthe von 30 ₰ pro Stück entwendet. — Am 25. d. wurde der 12jährige Heinrich W. von dem Hunde des Rentiers H. in Jäschkenthal angefallen und durch Bisse in den rechten Oberschenkel arg verletzt. — Das Dienstmädchen Amalie H. wurde gestern früh auf dem Wege von Neuendorf hierher von einem zweirädrigen unbeladenen Fuhrwerk, welches der Handlungsdiener H. führte, überfahren. Die Verletzungen scheinen nicht erheblich zu sein. Gegen den H. wird das Strafverfahren eingeleitet. — Gefunden: 1 Schlüssel auf der Grünen Brücke.

Elbing, 26. April. Die „Altpr. Ztg." schreibt: „Wie wir hören, wird nächstens unter Redaction des (hiesigen Rabbiners) Dr. Schreiber allwöchentlich eine Zeitung erscheinen, die die höheren Interessen des Judenthums nach Innen und Außen vertreten, besonders aber die neuerdings immer mehr überhandnehmenden judenfeindlichen Schriften sachlich und gründlich widerlegen soll. Außer diesem alle Israeliten berührenden Punkte soll das jüdische Gemeindeleben der Provinz Preußen einer besonderen Berücksichtigung gewürdigt werden. Wir können diesem höchst beachtenswerthen Unternehmen ein um so günstigeres Prognostikon stellen, als seit dem Tode des Dr. Sommerfeld, der s. Z. das „Sabbatblatt" herausgab, kein derartiges Blatt in der Provinz besteht, obwohl die israelitische Bevölkerung seit dieser Zeit um mehr als das Doppelte gewachsen und ein Organ, das in vorurtheilsloser, lichtvoller Weise die immer verwickelter werdenden jüdischen Verhältnisse behandelt, sehr zeitgemäß ist."

Königsberg, 26. April. Ueber die Drei-Millionen-Anleihevorlage des Magistrats hielt Commerzienrath Weller gestern der Stadtverordneten-Versammlung ein Referat, als Ergebniß der in sechs Sitzungen der Etats-Prüfungs- und Geldbewilligungs-Commission gepflogenen Berathungen, welche zu dem Antrage auf Bewilligung einer Anleihe auf Höhe von 2 200 000 Mk. und zur Erhebung einer Realsteuer behufs Verzinsung und Amortisation der Anleihe führten. Mit diesem sehr eingehenden Vortrage schloß die Angelegenheit in dieser Sitzung; die Debatte über sie wird in einer über acht Tage anzuberaumenden Extra-Stadtverordneten-Versammlung beginnen. Nach den Ausführungen des Referenten ist derselbe der proponirten Realsteuer nicht geneigt, und soweit wir die Stimmung der Stadtverordneten sondirt, ist auch bei den Meisten keine Neigung für eine solche Steuer vorhanden; ihre Einführung wird im Plenum eifrig bekämpft werden. — Wiederum lagen in der gestrigen Stadtverordneten-Versammlung Anträge des Magistrats zur Ausführung von Wasserleitungsbauten vor, für die recht erhebliche Summen zu bewilligen waren. In Folge des Gutachtens des Baurath Salbach aus Dresden soll die Sammelstube bei Dammkrug erweitert und ein Umbau resp. Theilung des Reservoirs an der fuchsberger Chaussee vorgenommen werden. Für den ersten Bau sind 20 400 ℳ., für den letzten 45 000 ℳ. Kosten veranschlagt worden, welche Summen gestern bewilligt wurden. (K. H. Z.)

△ Osterode, 24. April. Am 15. d. Mts. gegen 3 Uhr Morgens brannte die Dampfschneide- und Mahlmühle des Gutsbesitzers Pohl in Thurowken hiesigen Kreises total nieder. Nach den bisherigen Ermittelungen scheint Brandstiftung vorzuliegen. Den übertriebenen Gerüchten über den Umfang des Fleckentyphus in unserer Stadt gegenüber können wir aus authentischer Quelle mittheilen, daß überhaupt seit dem 23. März, an welchem Tage der Ausbruch der Krankheit constatirt wurde, bis heute 50 Erkrankungsfälle vorgekommen sind, von den Erkrankten sind 32 genesen, 8 gestorben, so daß augenblicklich überhaupt ein Bestand von 10 Kranken vorhanden sind, die großentheils im Lazareth untergebracht sind. Die Krankheit hat sich übrigens fast vollständig auf die Vorstadt Senden beschränkt; auf Roßgarten und in den Hinterstraßen sind vereinzelte, in den besseren Stadttheilen überhaupt keine Erkrankungsfälle vorgekommen. Seit dem 1. April sind überhaupt nur 18 Personen erkrankt, gestorben ist nur eine.

Insterburg. Die „Insterb. Ztg." theilt mit, daß bei der neuen Gerichtsorganisation wahrscheinlich das Appellationsgericht von Insterburg verlegt und nur in Königsberg ein großes Oberlandesgericht eingerichtet wird; ferner, daß Tilsit der Sitz eines großen Landesgerichts, mit Hinzuziehung von Memel wird; desgleichen wird ein Landesgericht für Masuren in Lyck oder Lötzen und eines für den südlichen Theil Littauens in Gumbinnen oder Insterburg errichtet.

Bromberg, 26. April. Bei dem Schuhmacher Bogs, dem Führer der hiesigen Social-Demokraten, hat gestern eine polizeiliche Haussuchung stattgefunden. Es wurden mehrere bei demselben gefundene socialdemokratische Zeitschriften und einige Correspondenzen mit Beschlag belegt.

† Die sechshundertjährige Jubelfeier der Stadt Marienburg.

I.

Was gestern an fleißigen Händen sich regen konnte, mitzuschaffen an dem Festkleide, in das die Stadt heute gehüllt wird, war bis zum vollen Abende in Anspruch genommen. Unaufhörlich verstärkte sich die Zufuhr grüner Tannenreiser, die von geschickten Händen dann zu Kränzen gewunden und verbunden wurden, um heute die Front der imposanten Laubenstraße zu schmücken. Natürlich haben es sich auch die Bewohner der Nebenstraßen nicht nehmen lassen, ihrer Festesfreude einen besonderen Ausdruck zu geben; in den grünen Garten tritt des Wanderers Fuß fast überall, doch ist es imbesondern die genannte Hauptstraße mit ihrem im antiken Styl gebauten Rathhause, mit den freundlich winkenden, vor Wind und Wetter schützenden Lauben, welche das Auge länger auf sich richten heißt. Heute also, an dem Vorabende des bedeutungsvollen Jubeltages, wird die letzte Hand angelegt, überall die Festesfreude herauszukehren, soweit dieselbe auf äußern Schmuck zurückzuführen ist. Vor dem Rathhause sucht man eben die Rednerbühne und die zu ihr gehörige Tribüne aufzuführen, in der sicheren Erwartung, daß der Himmel ein Einsehen haben und seine kummervolle Miene endlich verstecken werde. Leider jedoch ist die Befürchtung nicht unbegründet, daß diese Hoffnung etwas optimistischen Beigeschmack hat.

Doch zur Sache. Der Zufluß der Gäste ist nicht in dem erwarteten Umfange erfolgt. Das Festcomité hatte, von der sehr zutreffenden Voraussetzung ausgehend, daß nur ein geringer Theil der geladenen Gäste zurückbleiben würde, weil die Feier über den Charakter einer rein localen, ja wohl auch über den Charakter einer provinziellen noch hinausragt, nicht weniger als die Summe von 130 Billets für die Deputirten der Städte zurückgelegt, deren Anwesenheit es zu einer Gelegenheit erwartete, bei welcher der deutsche Gedanke eine Kräftigung erhalten, eine Kundgebung für das unverbrüchliche Festhalten Westpreußens an Deutschlands Krone erfolgen sollte. Von vielen Seiten hat man diesen Gedanken wohl auch unstreitig als den richtigen erfaßt. Ebenso aber bleibe es nicht unerwähnt, daß auf Einladungen abweisende Antworten, bei denen, wie uns von competenter Seite versichert wird, sogar das Rubrum „Portopflichtige Dienstsache" figurirte.

Indeß — geben wir uns zufrieden. Die Erschienenen werden, so hoffen wir, den Eindruck hinübernehmen können, welcher von ihren auf das Fest gesetzten richtigen Erwartungen nicht zu stark abweicht. Mit anerkennenswerther Bereitwilligkeit haben übrigens die Bürger unserer Stadt ihre Wohnungen zum Zwecke der Unterbringung der Fremden zur Verfügung gestellt. Sie, Herr Redacteur, werden es natürlich finden, daß jeder vielleicht zum ersten Male in der alten Ordensstadt weilende Gast, gleich nachdem er den alten Adam ausgezogen, die Sehenswürdigkeiten und Eigenthümlichkeiten des Orts zu erfassen sucht, daß also ein buntes Leben sich demzufolge auf der Straße entwickelt, in welcher neben den schmückenden Arbeitern schauende, fragende Mienen überall umherspähen, zum Theil über die alte Bauart der Häuser ein Zeichen des Erstaunens nicht unterdrücken können, und daß namentlich in dem inneren Schloßhofe eine Menge Fremder sich umhertummeln. Der große Concertremter, in welchem die heutige zur Vorfeier arrangirte Aufführung lebender Bilder stattfindet, ist selbstredend eine gesuchte Partie, wenn er auch in Folge der jetzt zum Feste mit ihm vorgenommenen Veränderung sein eigentlich Kleid eingebüßt hat. Noch tönen in ihm die Klänge der großen zweiten Symphonie von Beethoven, welche der rührige Kapellmeister eben durchübt, um am Abende gut bestehen zu können. Darüber indeß in meinem morgenden Berichte.

Nur ein Schlußwort noch. Es sind bei der Feier officiell vertreten die Städte Schöneck, Pr. Stargardt, Danzig, Conitz, Elbing, Königsberg, Neuteich, Mohrungen, Stuhm, Braunsberg, Dirschau, Schwetz, Saalfeld.

Vermischtes.

— Das neuerdings wieder durch die deutsche Zeitungspresse laufende, aus dem Jahre 1840 stammende Gedicht „Der Oberrhein", welches, allen inneren Gründen zuwider, dem Kaiser Wilhelm von Deutschland zugeschrieben wird, scheint nun auch zur Kenntniß des Kaisers gelangt zu sein. Der „Rheinische Curier" in Wiesbaden hat aus sicherster Quelle erfahren, daß jenes Gedicht nicht vom Kaiser herrühre, und fügt ausdrücklich hinzu, „es werde gewünscht, daß hierüber auch nicht der leiseste Zweifel bestehen bleibe."

Glogau, 25. April. Ein Wolkenbruch hat in der Nacht um 2 Uhr die nächste Umgegend von Glogau arg geschädet. Die Dörfer Jätschau, Rauschwitz, die Mühlen und das Terrain an den hiesigen Promonaden haben bedeutenden Schaden gelitten; auch sind Schweine, Hunde, Ziegen ertrunken. Die Wassermassen haben an der Freiburger Bahn, dicht hinter den Festungswerken, wo die Bahn über die Chaussee geht, ein Loch von 600 Kubikmeter gerissen. Der Schienenstrang hängt in Länge zweier Schinen frei in der Luft. Der Verkehr mit und von Breslau ist nicht unterbrochen; die Passagiere steigen vor der Unglücksstelle aus und demnächst in die auf der anderen Seite bereitstehenden Züge wieder ein. Der Güterverkehr ist suspendirt. Hoffentlich wird bis morgen Abend das äußerst tiefe und ausgedehnte Loch ausgefüllt, und sodann die Strecke wieder passirbar gemacht.

— Adolf Wilbrandt, der Dichter von „Arria und Messalina", der dem Publikum aber mindestens ebenso bekannt als der Autor des amüsanten und geistvollen Stückes „Die Maler" bekannt ist, hat, wie man aus Wien schreibt, ein neues Lustspiel „Die Wege des Glücks" vollendet, das im nächsten Herbst in Wien und gleichzeitig wahrscheinlich in Berlin aufgeführt werden wird. „Die Wege des Glücks" dürften schon dadurch das Tagesinteresse in Athem setzen, weil die bekannte „Affaire Ofenheim" — und wie es heißt auch die Beziehungen der Presse zu derselben in ziemlich deutlicher Weise in den Rahmen des Stückes hineingezogen sind.

Bonn, 22. April. Durch die Blätter lief dieser Tage die Mittheilung von einer Blutvergiftung in Folge Aufklebens gummirten Postfreimarken-Papiers auf eine offene Wunde. Ein gleicher Fall hat sich, wie die „D. Reichsztg." hört, vor wenigen Tagen hier zugetragen. Der Kutscher eines hiesigen Hotels hatte sich in einen Finger geschnitten und, um das Blut zu stillen, die Wunde mit dem gummirten Randpapier von Postfreimarken überklebt. Schon nach wenigen Stunden schwollen Hand und Arm so an, daß der Kranke in das hiesige Hospital überführt werden mußte.

Danziger Börse.

Amtliche Notirungen am 27. April.

Weizen loco bessere Kauflust zu vollen Preisen, pr Tonne von 2000 ℔

feinglasig u. weiß	130-135℔	215-225 ℳ. Br.	197-212 ℳ. bez.
hochbunt . . .	128-132℔	208-215 ℳ. Br.	
hellbunt . . .	125-131℔	208-212 ℳ. Br.	
bunt	124-128℔	197-206 ℳ. Br.	
roth	128-132℔	195-200 ℳ. Br.	
ordinair . . .	113-125℔	175-195 ℳ. Br.	

Regulirungspreis 126℔ bunt lieferbar 199 ℳ.

Auf Lieferung 126℔ bunt pr April-Mai 201 ℳ. bez., pr Mai-Juni 200 ℳ. bez., 201 ℳ. Gd., pr Juni-Juli 203½ ℳ. bez., pr September-October 207 ℳ. Gd.

Roggen loco fest, pr Tonne von 2000 ℔ 145 ℳ. pr 120℔ bez.

Regulirungspreis 120℔ lieferbar 141 ℳ.

Auf Lieferung pr April-Mai 141 ℳ. Br.

Wechsel- und Fondscourse. London, 8 Tage, 20,425 Gd. London, 3 Monat 20,34 gem. Amsterdam, 8 Tage 169,30 Br. Belgische Bankplätze, 2 Monat 80,70 gem. 4½ pCt. Preuß. Consolidirte Staats-Anleihe 104,40 Gd. 3½ pCt. Preuß. Staats-Schuldscheine 92,65 Gd. 3½ pCt. Westpreußische Pfandbriefe, ritterschaftlich 84,15 Gd., 4 pCt. do. do. 95,00 Gd., 4½ pCt. do. do. 101,25 Br., 5 pCt. do. do. 106,00 Gd. 5 pCt. Danziger Hypotheken-Pfandbriefe 100,25 Br., 100,00 gem. 5 pCt. Pommersche Hypotheken-Pfandbriefe 100,50 Br. 5 pCt. Stettiner National-Hypotheken-Pfandbriefe 101,00 Br.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft.

Danzig, den 27 April 1876.

Getreide-Börse. Wetter: kalt und naß. — Wind: Nord.

Weizen loco zeigte sich am heutigen Markte in guter Frage und sind zu festen, in einzelnen Fällen etwas besseren Preisen 1040 Tonnen verkauft worden. Bezahlt ist für Sommer- 130/1℔ 197 ℳ., glasig 124, 125, 125/6℔ 198, 199 ℳ., 126℔ 200 ℳ., hellbunt 125/6℔ 206 ℳ., 127/8, 129℔ 207, 208 ℳ., 130℔ 209, 212 ℳ. pr Tonne. Termine theurer, April-Mai 201 ℳ. bez., 202 ℳ. Br., Mai-Juni 200 ℳ. bez., 201 ℳ. Gd., Juni-Juli 203½ ℳ. bez., September-October 207 ℳ. Gd. Regulirungspreis 199 ℳ.

Roggen loco in guter Qualität fest, 122/3℔ 147½ ℳ. bezahlt. Umsatz 20 Tonnen. Termine flau, April-Mai 141 ℳ. Br. Regulirungspreis 141 ℳ. Gekündigt 100 Tonnen. — Spiritus loco mit 43,75 ℳ. gekauft.

Börsen-Depeschen der Danziger Zeitung.

Die heute fällige Berliner Börsen-Depesche war beim Schluß des Blattes noch nicht eingetroffen.

Hamburg, 26. April. [Productenmarkt.] Weizen loco fest, auf Termine ruhig. — Roggen loco fest, auf Termine ruhig. — Weizen pr April-Mai 126℔ 1000 Kilo 204½ Br., 203½ Gd., pr Juni-Juli 126℔ 206 Br., 205 Gd. — Roggen pr April-Mai 1000 Kilo 148 Br., 146 Gd., pr Juni-Juli 150 Br., 149 Gd. — Hafer fest. — Gerste ruhig. — Rüböl fest, loco 61½, pr Mai 60, pr Octbr. pr 200℔ 62. — Spiritus matt, pr 100 Liter 100 pCt. pr April 33¾, pr Mai-Juni 34, pr Juni-Juli 34½, pr August-September 36½. — Kaffee ruhig, geringer Umsatz. — Petroleum matt, Standard white loco 12,25 Br., 12,00 Gd., pr April 12,00 Gd., pr August-Dezbr. 12,00 Gd. — Wetter: Trübe.

Schiffsnachricht.

* Laut Telegramm aus Barrow in Furneß war das hiesige Barkschiff „India" daselbst am 26. April wohlbehalten angekommen.

Schiffs-Listen.

Neufahrwasser, 27 April Wind: N.

Angekommen: Hans Christensens Minde, Mikkelsen, Kiel. Ballast. — Kreßmann (SD.), Scherlau, Stettin; Humber (SD.), Dinnesson. Hull; beide mit Gütern. — Ellida. Schönberg, Charleston, Harz.

Gesegelt: Irwell (SD.), Leng, Hull; Braemar (SD.), Cannon, Antwerpen; beide mit Getreide. — C. A. Axel (SD.), Jeppsen. London, Holz.

Nichts in Sicht.

Thorn, 26. April. Wasserstand: 7 Fuß 3 Zoll.
Wind: W. Wetter: regnigt.

Stromauf:

Von Danzig nach Warschau: Butzner, Dauben u. Jck, Steinkohlen. — Liedt, Dauben u. Jck, Roheisen. — Peters, Lindenberg, Cement. — Cöbisch, Dauben u. Jck, Roheisen. — Riemann Commandit-Gesellschaft, Dauben u. Jck, Chamottsteine, Salzsäure. — Tonn, Rothenberg, Hausmann u. Krüger, Chamottsteine, Seegras. — Rochlitz, Lindenberg, Cement. — Lippert, Großmann u. Neisser, Reis. — Rochlitz, Rothenberg, Töplitz u. Co., Schilka u. Co., Hausmann u. Krüger, Sardellen, Sicheln, caust. Soda, Rohkupfer, Eisenblech, Oel. — Dreinikow, Großmann u. Neisser, Schlemmkreide. — Dropiewski, Dauben u. Jck, Roheisen. Stuczka Großmann u. Neisser, Harz. Schlemmkreide. — Sandau, J. Davidsohn, Cement. — F. Sandau, Rothwanger, Cement. — Tell, Dauben u. Jck, Häute, Steinkohlentheer, Kreide, calc. Soda. Mennige, Quercitron, Nachtlichte. — H. Sandau, Berndts, Haurwitz u. Co. Fliesen, Cement, Dachpappe, Theer. — Zielmann, Dauben u. Jck, Roheisen. — Krüger, Lindenberg, Cement. — Gehrke, Wolff u. Co., Steinkohlen.

Von Danzig nach Wloclawek: Katzke, Commandit-Gesellschaft, Steinkohlen. Laskowski. Schilka u. Co., Steinkohlen, Chlorkalk, Chamottsteine. — Heyde, Engler, Cichorienwurzeln.

Von Danzig nach Neuhof und Utrate: Breitag, Töplitz u. Co., Schienen, Roheisen. — Bremer, Töplitz u. Co., Roheisen, Schienen.

Von Danzig nach Utrate: Rochlitz, Töplitz u. Co., Roheisen. — Neubauer, Töplitz u. Co., Steinkohlen. — Rösler, Töplitz u. Co., Steinkohlen. — Zabel, Töplitz u. Co., Steinkohlen, Roheisen.

Von Danzig nach Duinowice: Rodemann, Dauben u. Jck, Salzsäure, Steinkohlen.

Von Magdeburg nach Thorn: Liepelt, Hauswaldt, Brandt, Cichorien.

Von Neufahrwasser nach Plock: Zielinski, Barg, Steinkohlen, Chamottthon, Chamottsteine.

Von Neufahrwasser nach Warschau: Kitzelmann, Barg Steinkohlen.

Von Neufahrwasser nach Thorn u. Nieszawa: Grieser, Haurwitz u. Co., Theer, Dachpappe, Chamottsteine, Steinkohlen.

Von Thorn nach Plock: Markmann, Kowalski, Cement.

Von Danzig nach Thorn: Feldt, Siewert, Kohlen, Roheisen.

Stromab:

Heise, Kleimann, Warschau, Danzig, 1 Kahn, 1539 Ctr. 66 ℔ Weizen.

Weber. Ungar, Wischow, Danzig, 1 Kahn, 1875 Ctr. 91 ℔ Weizen.

Przedwojewski, Wilczynski, Nieszawa, Danzig, 1 Kahn, 2100 Ctr. Weizen, 41 Ctr. 04 ℔ Leinsaat.

Tuchhändler, Kreßmann, Stiedzaw, Danzig, 6 Traften, 400 St. Balken h. H., 1200 St. Balken w. H., 400 Schock Faßholz, 3000 Eisenbahnschwellen.

Nowakowski, Willer, Lunk, Elbing, 3 Traften, 540 St. Balken w. H.

Ziese, Polenski, Nimrod, Berlin, 7 Traften, 2000 St. Balken w. H.

Fuchs, Woldenberg, Plock, Thorn, 1 Kahn, 2040 Ctr. Roggen.

Haupt, Goldmann, Plock, Thorn, 1 Kahn, 2193 Ctr. Weizen.

Meteorologische Beobachtungen.

April.	Stunde	Barometer-Stand in Par. Linien	Thermometer im Freien.	Wind und Wetter.
27	8	335,63	+ 4,0	N., mäßig, Regen.
	12	335,72	+ 4,0	N., frisch, feiner Regen.

Statt jeder besonderen Anzeige.

Sara Seeliger,
Rudolph Rubino,
Verlobte.
Mewe. Aachen.

Heute Mittag 12 Uhr ist meine innig geliebte Frau **Bertha**, geb. Hentschel, im 33. Lebensjahre, am Typhus, sanft entschlafen. Tief gebeugt stehe ich mit drei unerzogenen Kindern am Sarge der theuren Dahingeschiedenen, um stille Theilnahme bittend.
Dirschau, den 26. April 1876.
R. Naumann,
1166) Apotheker.

Nach langem Leiden entschlief heute Morgen 3 Uhr meine innigst geliebte Frau und unsere theure Mutter

Auguste Fritsch,

geb. **Schmidt,**
in ihrem 39. Lebensjahre.
Tief betrübt zeigen wir dieses an.
Pr. Stargardt, den 26. April 1876.
Die Hinterbliebenen.
Die Beerdigung findet am Sonnabend, den 29. d. M., Nachmittags 4 Uhr, statt.

Laskowitz-Jablonowoer Eisenbahn. Baustrecke I.

Die Lieferung von 3480 Mille Ziegelsteinen zum Bau der Eisenbahn-Brücke über die Weichsel bei Graudenz, wovon 820 Mille im Jahre 1876 und 2660 Mille im Jahre 1877 gebraucht werden, soll einem Unternehmer übertragen werden. Die Submissions-Bedingungen sind im Bureau des Unterzeichneten während der Dienststunden einzusehen, und können auch von dort gegen Erstattung der Copialien abschriftlich bezogen werden.
Portofreie versiegelte Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Ziegelsteinen" werden bis zum Termin
Montag, den 15. Mai 1876,
Mittags 12 Uhr
von dem Unterzeichneten entgegengenommen
Graudenz, den 26. April 1876.
Der Eisenbahn-Bauinspector.
Tobien.

Stenographie.

Dienstag, den 2. Mai, Abends 6 Uhr, eröffne ich meinen Sommer-Cursus in der Stolze'schen Stenographie für Schüler der hiesigen Lehranstalten, welcher bei zwei Stunden wöchentlich, Dienstags und Freitags von 6 bis 7 Uhr Abends, bis Ende September währt. Das Honorar für den ganzen Cursus beträgt 3 Thlr. pränumerando. Theilnehmer an demselben wollen sich noch bis dahin gefälligst bei mir melden.
Zinglershöhe bei Danzig.
Eduard Döring,
Vorsitzender des stenogr. Kränzchens zu Danzig.

Der Sommercursus

in dem **Kindergarten** Poggenpfuhl No 11 beginnt Montag den 1. Mai. Spiele und Beschäftigungen werd. bei schönem Wetter im Freien ausgeübt. Anmeld. neuer Kinder werden täglich angenommen. Ebenso zu dem bei mir stattfindenden Elementar-Unterricht.
Louise Grünmüller.

Privat-Unterricht.

Für Damen, welche sich kaufmännische Kenntnisse aneignen und sich zum Buchführer heranbilden wollen, gedenke ich Anfangs k. M. wiederum einen Lehrkursus im Zirkel zu beginnen. Die Unterrichtsgegenstände sind: Kaufmänn. Rechnen, Wechselkunde, einf. und dopp. Buchführung verbunden mit entsprechender Correspondenz. Zur näheren Besprechung resp. Anmeldung bin ich in den Vormittagsstunden bereit.
April 1876.
H. Lewitz,
1151) 4. Damm 3.

Während der diesjährigen Saison wünsche ich in Zoppot einen

Unterrichtscirkel

für alle Lehrobjecte, incl. Französisch und Englisch, zu eröffnen oder einzelne Privatstunden zu ertheilen. Herr Director Dr. Wulkow hat die Güte, nähere Auskunft zu geben.
Adele Anders,
gepr. Lehrerin,
1043) Johannisgasse 67, 1 Tr.

Einrichtung, Führung u. Abschluß von Geschäftsbüchern
übernimmt **E. Klitzkowsky,**
1173) Heiligegeistgasse 59.

Gelegenheitsgedichte jeder Art fertigt **Agnes Dantier,** Wwe. 3. Damm 12.

Feinste Tisch- und Kochbutter, tägl. frisch, in 1/1 und 1/2 Pfund.
empfiehlt
A. v. Zynda, Hundegasse 119,
vorm. **C. W. H. Schubert.**

Englische Biscuits

von Huntley & Palmers London empfiehlt
A. v. Zynda, Hundeg. 119,

Gothaer Cervelatwurst
erhielt neue Sendung.
A. v. Zynda, Hundeg. 119,
vorm. **C. W. H. Schubert.**

Eisenbahnschienen

zu Bauzwecken in beliebigen Längen offerirt zum billigsten Preise
S. A Hoch,
3718) Johannisgasse 29.

Fr. Carl Schmidt,

38. Langgasse 38.

Magazin für Ausstattungen

empfiehlt
Leinen, Tafelzeuge, Handtücher, Negligée- und Bettwaaren-Stoffe, Bettdecken, Fertige Leib- und Bett-Wäsche, Matratzen, Böhmische Bettfedern und Daunen.

Strohhüte empfiehlt **billig,**
Strohhut-Consumenten, vorzüglich,
Strohhut-Verkäufern mit **Rabatt,**
Strohhüte wäscht und färbt sauber die
Strohhutfabrik von **August Hoffmann,**
Heiligegeistgasse No. 26.

A. F. Gelb.

Vollständiger Ausverkauf.

Wegen Aufgabe meines **Papier-, Kurz- und Spiel-Waaren-Geschäfts** verkaufe ich sämmtliche Sachen meines noch reich sortirten Lagers bedeutend unter dem Kostenpreise.
A. F. Gelb
Gr. Krämergasse 6.
Auch ist das Geschäft im Ganzen zu verkaufen.

Auction

mit Walzdraht zu Zäunen.

Sonnabend, den 29. April, Vormittags 10 Uhr, werde ich für Rechnung wen es angeht, auf dem Königl. Seepackhofe
30 Pack Walzdraht à 50 Kilo,
in etwas havarirtem Zustande öffentlich meistbietend verkaufen.
Dieser Walzdraht ist besonders für Zäune zu empfehlen.
Collas.

Beste unverfälschte Cacao-Masse und feinstes entöltes Cacao-Pulver
ohne Mehlzusatz offerirt
A. Lindemann,
Breitgasse 55.

Die
EISENGIESSEREI & MASCHINENFABRIK
Carl Kohlert, Otto Most,
DANZIG, Weidengasse 35,
empfiehlt sich zur Anfertigung von
1 **Dampfmaschinen** nebst zugehörigen Kesseln, als: Horizontale und vertikale, bis zu jeder Grösse, Wanddampfmaschinen, Transportable Dampfmaschinen mit Kessel, zusammen auf gemeinschaftlicher Grundplatte, Locomobilen, Dampframmen und Winden.
Kleinere Maschinen bis zu 16 Pferdekraft und **Locomobilen** stets auf Lager.

Grundstücks-Verkauf zu Klein Plehnendorf.

Das zu Klein Plehnendorf No. 2 des Grundbuchs, an der Bohnsacker Chaussee belegene Grundstück, bestehend aus
einem Wohnhause aus Schurzwerk unter Pfannendach, einer Scheune mit Rohr und einem Stallgebäude mit Stroh gedeckt, einem Obst- und Gemüsegarten und ca. 47 Magdeburger Morgen Acker- und Wiesenland,
soll im Auftrage der Jenner'schen Erben behufs Erbregulirung durch Licitation verkauft werden. Hierzu habe ich
Dienstag, den 9. Mai cr., Nachmittags 3 Uhr,
an Ort und Stelle Termin angesetzt und werde die näheren Bedingungen bei der Licitation bekannt machen.
Der Meistbietende hat im Termin eine baare Caution von 500 Rℓ zu deponiren, übernimmt auch die Kosten der Licitation, des Kauf-Contrakts und Stempels.
Janzen, Auctionator, Breitgasse 4.

Güter-Verkauf.

Unterzeichneter ist mit dem Verkauf einer schönen Besitzung in Russisch-Polen beauftragt, welche 1800 M. Mrg. groß, 1 Meile von der preuß. Grenze und 1/2 Meile von der Chaussee gelegen, durchweg Weizenboden, Gebäude massiv, schönes Wohnhaus, großer Park und Garten (letzterer bringt jährlich ca. 400 Rℓ). Preis 28 Rℓ pro Mrg., Anzahlung 26,000 Rℓ — Außerdem können einige schöne Besitzungen im Inowraclawer, Gnesener oder Wongrowitzer Kreise, mit 15—60,000 Rℓ Anzahlung und festem günstigen Hypothekenstande, zum sehr vortheilhaften Kauf empfohlen und nachgewiesen werden.
Thorn, im April 1876. **Alex. v. Chrzanowski.**

Heinrich Hamann's

Vergolderei, Spiegel-, Lampen-, Bronce- und Marmor-Handlung
befindet sich jetzt
Hundegasse No. 24.

Eine schuldenfr. Ziegelei mit dem **besten** Material, 40 Morgen 60 Fuß tiefes Lager, **trotz der Ringöfen** mehrere **100 Jahre** ausreichend, hart am schiffbaren Fluß, in der Nähe der Stadt, Chaussee und Eisenbahn gelegen, soll Verhältnisse halber für **20,000 Thaler,** bei **5000 Thaler Anzahlung,** verkauft werden durch
Th. Kleemann,
in **Danzig,** Brodbänkengasse 33.

Bestellungen auf Gemüse-, Blumen- und Feldsämereien, sowie Pflanzen und Sträucher aller Art werden angenommen in der
Blumenhalle Reitbahn 13.
Preisverzeichnisse gratis.
M. Raymann,
3505) Handelsgärtner, Langfuhr 17.

Beste Schles. Steinkohlen.
Große Stück-, Würfel-, Nuß-, Klein-, verkauft in Waggonladungen zu billigen Sommerpreisen nach jeder Eisenbahnstation
F. Staberow.

Böhmische
Bettfedern
und
Daunen
erhielt bedeutende neue Sendungen in vorzügl. Qualitäten
N. T. Angerer,
Leinen-Handlung und Wäsche-Fabrik,
Langenmarkt No. 35.

Petroleum-Kochöfen
in der neuesten Construction und allen Größen zu ganz billigen Preisen empfiehlt
E. Maladinski,
Am Grünen Thor,
1177) vis-a-vis der Langen Brücke.

Frischen amerik. Pferdezahn-Saatmais offerire.
1179) **F. E. Grohte.**

Specielle Anschläge von Gütern erbittet
C. Emmerich, Marienburg.

Gebrannten **Gyps zu Gypsdecken und Stuck** offerirt in Centnern und Fässern (5
E. R. Krüger, Altst. Gr. 7—10.

---

200 Masthammel,
geschoren ca. 80 Pfund schwer, stehen zum Verkauf in **Lewinno,** Kreis Neustadt (Westpr.). (1165

Grundstücksverkauf.

Ich beabsichtige, den Verkauf meiner 1/2 Meile von Danzig, bei Neuschottland belegenen, aus ca. 250 Morgen incl. ca. 100 Morg. Wiesen bestehenden und zur Milcherei geeigneten Besitzung, und ersuche Reflectanten, sich deshalb an Herrn T. Tesmer, Langgasse 66, gef. wenden zu wollen.
Wwe. Cuno.

Sehr günstige Offerte.

Wegen vorgerückten Alters des Besitzers ist ein Rittergut, 1/4 Meile von einer großen Stadt, an der Chaussee gelegen, von 880 Mrg. preuß. gutem milden Weizenboden incl. 60 Mrg. schöne zweischn. Wiesen, mit guten Gebäuden, elegant eingerichtetem herrschaftl. schloßartigen Wohnhause, Park und Garten, Aussaat: Winterung 306 Schfl. Weizen und Roggen, 22 Mrg. Rübsen, Invent.: 24 Pferde, 14 Ochsen, 60 gute Milchkühe, 9 St. Jungvieh, 2 Bullen, div. Schweine und Schafe, Dresch-, Häcksel- und Säemaschinen ꝛc. Grundsteuer 108 Thlr. Milchpacht 3200 Thlr. jährlich, für 67,000 Thlr. mit 15- bis 20,000 Thlr. Anzahlung bei fester Hypothek zu verkaufen. Näheres ertheilt Selbstkäufern
R. Krispin, Danzig, Heiligegeistg. 72, 1 Tr.

Ein Hauptgrundstück
im Danziger Werder, 3 1/2 Hufen culm hoher Acker, vorzügliche Gebäude, soll wegen Krankheit des Besitzers bei 8—10,000 Rℓ preiswerth verkauft werden. Uebernahme kann sogleich erfolgen. Näheres durch
M. Fürst, Heiligegeistgasse 112.

Ein isolirtes Grundstück,
von 6—7 culm. Hufen **ebenem milden** Weizenboden, an einer Eisenbahn gelegen, wird bei 50,000 M. Anzahlung von einem Mecklenburger zu kaufen gesucht. Adr. w. unter 1158 in der Exp. d. Ztg. erbeten.

Ein completer, wenig gebrauchter Dampfkessel,
1,85 Meter lang, 1 Meter Durchmesser, noch im Betriebe, ist wegen Betriebsveränderung zu verkaufen bei **J. W Siemens,** St. Albrecht.

Ein gut erhaltener Flügel ist billig zu vermiethen oder zu verk. Böttchergasse 2, 1 Treppen.

Ein n. Pianino neust. Construct vorz. Ton, Verh. halb. bill. z. verk Fraueng. 29.

Gutskaufgesuch.

Ein Gut mit günstiger Lage und etwas Forst wird bei 35 bis 40 Mille Thaler Anzahl. zu kaufen gesucht und werden Adr. unter No. 1187 in der Exped. d. Ztg. erb.

Reit- und Wagenpferde, leichte Wagen und Geschirre, neue und gebrauchte Herren- und Damensättel, Zaumzeuge, auch neue Dienstzäume offerire zu billigen Preisen.
F. Sczersputowski,
1056) Reitbahn 13.

Ein **Käsemacher** der die Milch von 75–80 Kühen pachten will, kann sich melden bei **Wannow**
in Fischau per Bahnhof Altfelde.
Localitäten sind vorhanden.

Dom. **Lowinek** bei Bruft, Kr. Schwetz, sucht einen durchaus tüchtigen und
erfahrenen Inspector
mit guten Referenzen. Persönliche Vorstellung erwünscht. (1163

Ein Hauslehrer,
Seminarist, musikalisch, sucht als solcher eine Stelle. Gef. Offerten nimmt Lehrer **L. v. Sarnowski,** in **Wiesenwald** per Bohau franco entgegen.

Einen Photographen,

der selbstständig Aufnahmen machen kann, sucht (1035
M. Jacobson, Photogr.
Königsberg in Pr.

Ein junger Mann, der das Abiturientenexamen gemacht hat, wünscht **Privatstunden** zu ertheilen. Off. erbittet man unter 1190 in der Exp. d. Ztg.

Ein ordentliches Mädchen (nicht von hier), welches in Marienburg in einem Material- u. Speicherwaaren-Geschäft condiționirt hat und gute Zeugnisse aufzuweisen hat sucht in Danzig oder Umgegend eine ähnliche Stelle. Näheres durch
M. Keller, Schelbenrittergasse 15.

Wirthinnen für's Land u. Restauration mögen sich melden Kohlenmarkt 30.

Sollte ein wohlwollender Arzt oder ein höherer Magistrats-Beamter geneigt sein, einer schwer bedrängten, schutzlosen Familie unentgeltlichen, durchgreifenden Beistand in einer sehr traurigen Angelegenheit leisten zu wollen, so bittet man um dessen Adr. u. 1104 in der Exp. d. Ztg.

Hypothekenkapitalien in verschiedenen Posten habe pupillar. sicher zu begeben Adr. w. u. 1180 in der Exp. d. Ztg. erb.

Mit 4- bis 5000 Rℓ, wird ein **Cigarren-, Bier- oder Speicherwaaren-Geschäft** zu übernehmen gesucht. Adr. werden unter 1159 in der Exp. d. Ztg. erb.

Eine Wohnung
für Sommer und Winter von 3 bis 4 Stuben nebst Zubehör, wird zum 1. Juli d. J. im oberen Theil von Langfuhr oder in Strieß zu miethen gesucht. Eintritt in den Garten erwünscht. **Johannisthal** bei Praust,
Steffens. (1167

Heiligegeistgasse 64, 2 Tr. ist ein anständig möblirtes Zimmer an 1 auch 2 Herren zu vermiethen. (1009

Maitrank,

täglich frisch, empfiehlt billigst
C. H. Kiesau.

Frühjahrs-Porter,

von Barclay, Perkins & Co. London, 10 Flaschen 3 Mark, empfiehlt
die Weinhandlung
von
C. H. Kiesau.

In meinem Speiselokal Frauengasse No. 10, verabreiche einen
kräftigen Mittagstisch.
Table d'hôte von 12 bis 3 Uhr, à Couvert 50 Pf.
1175) **J. Martens.**

Thierfeldt's Hôtel
in Oliva
empfiehlt seine Localitäten zu Diners, Soupers und Festlichkeiten. Bei 3stündiger Vorherbestellung Lieferung von Forellen.

Hesse'scher Gesangverein.
Morgen Uebungsstunde.

Selonke's Theater.

Freitag, den 28. April: **Die Kunst geliebt zu werden.** Operette. **Ein unglücklicher Familienvater.** Posse mit Gesang.

---

de

Echten Schweizerkäse
in feinster Qualität a Pfund 1 M.,
deutschen Schweizerkäse
a Pfund 60 Pf.,
holländ. Süßmilchkäse
empfiehlt
Albert Meck.

Gelb. u. br. Java-Kaffee,
vorzüglich schön empfehle zu billig. Preise.
Albert Meck, Heiligegeistgasse 29.

Bier-Depot
des
Echt Nürnberger Bier-Export-Geschäftes
(zum Luftdichten)
von J. Eversberger, Stettin.
bei E. G. Engel Danzig.

Verantwortlicher Redacteur: H. Röckner.
Druck und Verlag von A. W. Kafemann
Danzig.
Hierzu eine Beilage.

Beilage zu No. 9706 der Danziger Zeitung.

Danzig, 27. April 1876.

Karlsruhe, 24. April. Heute bezieht der Erbgroßherzog die Universität Heidelberg. Man nennt auch die Vorlesungen, welche der junge akademische Bürger hören wird, und zwar bei Geh.-Rath Knies Verwaltungslehre (Lehre von der inneren Staatsverwaltung), bei Geh. Hofrath Bekker Institutionen des römischen Rechts, bei Geh.-Rath Kuno Fischer Geschichte der neuen Philosophie und bei Professor Erdmannsdörffer Geschichte des Revolutionszeitalters. — In der letzten Nacht starb dahier die Wittwe von Chr. Josias v. Bunsen. Eine ihrer Töchter ist an den Vorstand des Geh. Cabinets des Großherzogs, Geh. Rath v. Ungern-Sternberg, vermählt.

Würzburg, 26. April. Gutem Vernehmen nach hat der König die Ernennung des hiesigen Professors der Theologie, Stein, zum Bischof von Würzburg vollzogen.

Oesterreich-Ungarn.

Wien, 25. April. Die ungarischen Minister, welche bisher an den gemeinsamen Conferenzen, betreffend die Ausgleichsverhandlungen, theilnahmen, sind in Begleitung ihrer Räthe hier eingetroffen. Nachmittags hatte Graf Andrassy eine einstündige Conferenz mit den ungarischen Ministern; morgen wird unter dem Vorsitze des Kaisers eine gemeinsame Conferenz der Minister beider Reichshälften stattfinden. (W. T.)

— 26. April. Die böhmische Nordbahn wird, wie die „Presse" meldet, ihren Actiencoupon mit 3 fl. einlösen. Der Reingewinn ist größer wie im vorigen Jahre, aber die Einlösung der Prioritäten-Coupons in Gold und die Ausgabe für Bessemerschienen haben auch einen größeren Aufwand als im vorigen Jahre veranlaßt. — Nach dem nunmehr vorliegenden Rechnungsabschluß der Lemberg-Czernowitzer Bahn beträgt die Totaleinnahme von den österreichischen Linien 2 763 147 fl., die Betriebsausgaben belaufen sich auf 2 153 787 fl., der Betriebsüberschuß ergiebt 609 360 Fl., mithin 565 010 Fl. weniger, als im vorigen Jahre. Die Staatsgarantie wird mit 1 611 359 Fl. in Anspruch genommen. — Bei den rumänischen Linien betragen die Betriebseinnahmen 2 915 886 Frcs., mithin 74 698 Frcs. weniger als im vorigen Jahre, die Betriebsausgaben 2 706 029 Frcs., mithin 372 333 Frcs. mehr als im vorigen Jahre, der Betriebsüberschuß besteht in 209 856 Frcs., mithin 447 031 Frcs. weniger als im vorigen Jahre. Für die rumänischen Linien wird die Staatsgarantie mit 3 655 827 Frcs. in Anspruch genommen. (W. T.)

Frankreich.

Rouen, 25. April. Das hiesige Théatre des arts ist heute von einer Feuersbrunst verheert worden, die auch noch mehrere der angrenzenden Gebäude verzehrte und in Folge welcher mehrere Personen das Leben eingebüßt oder schwere Verletzungen davongetragen haben. (W. T.)

Italien.

Rom, 25. April. Wie „Diritto" meldet, ist Baron Edmund Rothschild hier eingetroffen, um mit dem Finanzminister und dem Minister für die öffentlichen Arbeiten wegen der Baseler Convention zu conferiren. In Betreff der Haltung der Regierung gegenüber den bereits vorgelegten Eisenbahn-Conventionen wird weiter gemeldet, das Ministerium werde bei Berathung der Vorlagen in der Kammer das Princip aufrecht erhalten, daß der Staat sich nicht direct mit der Exploitirung des ganzen Eisenbahnnetzes befassen dürfe.

England.

London, 25. April. In der heutigen Sitzung des Unterhauses erwiederte der Unterstaats-Secretär im Departement der Colonien, Lowther, auf eine Anfrage Dilke's, nach den ihm zugekommenen Nachrichten aus Barbadoes, welche bis zum 23. d. reichen, seien die daselbst stattgehabten unbedeutenden Ruhestörungen unterdrückt worden. In Folge der jetzt veröffentlichten anderweiten Privatnachrichten von dort habe er jedoch heute bei dem Gouverneur von Barbadoes telegraphisch um nähere Auskunft gebeten und erwarte die Antwort desselben. (W. T.)

— Der durch das Feuer in Glasgow angerichtete Schaden ist doch nicht so beträchtlich, wie man anfänglich gefürchtet hat und beträgt nur etwa 12 000 Pfd. St. Die Officin des „Glasgow Herald" ist zwar stark beschädigt worden, jedoch nicht vollständig abgebrannt und ebenso haben auch die übrigen Häuser in Buchananstreet, mit Ausnahme des Great Western Cooking Depot, in welchem das Feuer entstand, gerettet werden können. Größer ist der durch den gestern Abend stattgefundenen Brand der Papiermühle der Herren Somerville in Bitton, zwischen Bath und Bristol, angerichtete Schaden. Das Feuer war im Lumpenraum entstanden und griff mit rasender Schnelligkeit um sich, dennoch konnte, Dank den Bemühungen der Bristoler Feuerwehr, ein großer Theil des Lagers und der Trockenraum gerettet werden. Der Verlust beträgt an Gebäuden, Maschinerien und Vorräthen 50 000 Pfd. St. und es sind die in der Fabrik beschäftigten 500 Arbeiter für die nächste Zeit arbeitslos geworden.

— 26 April. Der Präsident von Peru, Pardo, ist gestern von Newyork hier eingetroffen. Dem Vernehmen nach wird derselbe namens der peruanischen Regierung mit den Inhabern der peruanischen Bonds ein Abkommen treffen und alsdann nach Peru zurückkehren.

Dänemark.

Kopenhagen, 26. April. Bei den gestern stattgehabten Neuwahlen zum Folkething sind, so weit das Wahlresultat bis jetzt bekannt ist, 71 Mitglieder der Linken gewählt worden. Von den zu wählenden 102 Abgeordneten dürften schließlich voraussichtlich 74 der Linken angehören. Die Opposition, durch welche bei dem letzten Folkething in Folge ihrer Haltung in der Wehrfrage die Auflösung des Folkethings herbeigeführt wurde, bestand aus 60 Mitgliedern. Zu den Candidaten der Rechten, welche bei den Neuwahlen unterlagen, gehören u. A. die früheren Minister Klein und Holsteinborg. Sämmtliche Führer der Linken wurden mit großer Majorität wiedergewählt. Der Führer der Socialdemokraten, Pio, erlangte bei dem Wahlkampfe mit Bille (nationalliberal), der mit 2037 Stimmen gewählt wurde, 1013 Stimmen.

Börsen-Depeschen der Danziger Zeitung.

Frankfurt, a. M., 26. April. Effecten-Societät. Creditactien 118½, Franzosen 228¼, Lombarden 76¾, Galizier —, Reichsbank —, 1860er Loose 98½. Sehr fest und belebt.

Bremen, 26. April. Petroleum. (Schlußbericht.) Standard white loco und pr. Mai 11,20 Br., pr. Juni 11,40 Br., pr. August-Dezember 12,25 Br. Matt.

Amsterdam, 26. April. [Getreidemarkt.] (Schlußbericht.) Weizen loco geschäftslos, auf Termine höher, pr. Mai 284, pr. Novbr. 304. — Roggen loco still, auf Termine flau, pr. Mai 177, pr. Juli —, pr. October 186. — Raps pr. October 392 Fl — Rüböl loco 35½, pr. Mai 35½, pr. Herbst 37. — Wetter: Schön.

Wien, 26. April. (Schlußcourse.) Papierrente 64,35, Silberrente 68,50, 1854r Loose 102,25, Nationalb. 871,00, Nordbahn 1765, Creditactien 140,10, Franzosen 270,25, Galizier 184,50, Kaschau-Oderberger 89,50, Pardubitzer 114,00, Nordwestbahn 129,00, do. Lit. B. 40,00, London 120,50, Hamburg 58,70, Paris 47,60, Frankfurt 58,70, Amsterdam 99,40, Creditloose 150,50, 1860r Loose 108,10, Lomb. Eisenbahn 92,25, 1864r Loose 126,00, Unionbank 55,50, Anglo-Austria 60,50, Napoleons 9,61½, Dukaten 5,65, Silbercoupons 104,30, Elisabethbahn 150,50, Ungarische Prämienloose 68,50, Deutsche Reichsbanknoten 59,10, Türkische Loose 16,00.

London, 26. April. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Der Markt schloß für sämmtliche Getreidearten schleppend. Englischer Weizen stetig, fremder williger, angekommene Ladungen stetig. Hafer fest. Andere Getreidearten unverändert. — Fremde Zufuhren seit letztem Montag: Weizen 10 440, Gerste 1900, Hafer 32 990 Qrts. — Wetter: Prachtvoll.

London, 26. April. [Schluß-Course.] Consols 95 7/16. 5 pCt. Italienische Rente 70⅞. Lombarden 7 13/16. 3 pCt. Lombarden-Prioritäten alte —. 3 pCt. Lombarden-Prioritäten neue 9 1/16. 5 pCt. Russen de 1871 —. 5 pCt. Russen de 1872 93⅞. Silber 53¼. Türkische Anleihe de 1865 13 1/16. 5 pCt. Türken de 1869 14¼. 6 pCt. Vereinigte Staaten pr. 1885 103⅝. 6 pCt. Vereinigte Staaten 5 pCt. fundirte 106⅛. Oesterreichische Silberrente —. Oesterreichische Papierrente —. 6 pCt. ungarische Schatzbonds 83. 6 pCt. ungarische Schatzbonds 2. Emission 80. Spanier 14⅛. 5 pCt. Peruaner 22. — In die Bank flossen heute 12 000 Pfd. Sterl. Platzdiscont 1¼ pCt.

Liverpool, 26. April. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 8000 Ballen, davon für Speculation und Export 1000 Ballen. — Middling Orleans 6 7/16, middling amerikanische 6¼, fair Dhollerah 4 9/16, middl. fair Dhollerah 4⅜, good middl. Dhollerah 4⅛, middl. Dhollerah 3⅞, fair Bengal 4⅛, good fair Broach 5, new fair Oomra 4⅝, good fair Oomra 4 15/16, fair Madras 4¼, fair Pernam 6⅞, fair Smyrna 5⅝, fair Egyptian 6⅜. — Matt. Amerikanische Ankünfte 1/16—1/32, Surats 1/16 d niedriger.

Paris, 26. April. (Schlußbericht.) 3 pCt. Rente 67,10. Anleihe de 1872 106,12½. Italienische 5 pCt. Rente 71,47½. Ital. Tabaks-Actien —. Italienische Tabaks-Obligationen —. Franzosen 570,00. Lombardische Eisenbahn-Actien 200,00. Lombardische Prioritäten 236,00. Türken de 1865 13,20. Türken de 1869 72,00. Türkenloose 37,25. Credit mobilier 161. Spanier extér. 14,31, do. inter. 13½. Suezcanal-Actien 720, Banque ottomane 367, Société générale 527, Egypter 216. — Wechsel auf London 25,24. — Sehr fest und belebt.

Paris, 26. April. Productenmarkt. Weizen fest, pr. April 28,00, pr. Mai 28,00, pr. Mai-Juni 28,25, pr. Juli-August 29,25. Mehl fest, pr. April 61,50, pr. Mai 61,50, pr. Mai-Juni 62,00, pr. Juli-August 63,75. Rüböl behpt., pr. April 78,00, pr. Mai 78,00, pr. Mai-August 79,50, pr. September-Dezember 82,50. Spiritus matt, pr. April 46,75, pr. Mai-August 47,25.

Antwerpen, 26. April. Getreidemarkt. geschäftslos. — Petroleummarkt. (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 27½ bez. und Br., pr. April 27¼ bez., 27½ Br., pr. Mai 27½ bez. und Br., pr. September 29 bez., 29½ Br., pr. September-Dezember 29½ bez., 30 Br. — Fest.

Newyork, 25. April. (Schlußcourse.) Wechsel auf London in Gold 4 D 87¾ C., Goldagio 12½, 5/20 Bonds pr. 1885 118⅛, do. 5 pCt. fundirte 118⅞, 5/20 Bonds pr. 1887 121¼, Eriebahn 15⅞, Central-Pacific 106½, Newyork Centralbahn 112¼. Höchste Notirung des Goldagios 12½, niedrigste —. — Waarenbericht. Baumwolle in Newyork 13, do. in New-Orleans 12⅛, Petroleum in Newyork 13½, do. in Philadelphia 13¼, Mehl 5 D. 15 C., Rother Frühjahrsweizen 1 D. 36 C., Mais (old mixed) 70 C. Zucker (fair refining

Muscovados) 7 5/8, Kaffee (Rio-) 17½, Schmalz (Marke Wilcox) 13 7/8 C., Speck (short clear) 13 C Getreidefracht 4¾.

Productenmärkte.

Königsberg, 26. April. (v. Portatius & Grothe.) Weizen pr. 1000 Kilo hochbunter 120℔ 188,25, 131℔ 211,75 M. bez., bunter 128℔ 198 M. bez. — Roggen pr. 1000 Kilo inländischer 123/4℔ 145, 124/5℔ 145,50, 126℔ 146,25, 126/7℔ 146,50, 127/8℔ 147,50 M. bez., fremder 105℔ 106,25 M. bez., Frühjahr 1876 135 M. Br., 133½ M. Gd., Juni-Juli 136½ M. Br., 135 M. Gd. — Gerste pr. 1000 Kilo große 151,50 M. bez., kleine russ. 110 M. bez. — Hafer pr. 1000 Kilo loco 152, 160, 174 M. bez. — Erbsen pr. 1000 Kilo weiße 164,50 M. bez., graue 188,75 M. bez., grüne 151 M. bez. — Leinsaat pr. 1000 Kilo feine 208,50 M. bez. — Spiritus pr. 10 000 Liter pCt. ohne Faß in Posten von 5000 Liter und darüber loco 46 M. bez., April 46½ M. Br., 46 M. Gd., Frühjahr 46½ M. Br., 46 M. Gd., Mai-Juni 46½ M. Br., 46¼ M. Gd., Juni 47¼ M. bez., Juli 48½ M. bez., August 50 M. Br., 49½ M. Gd., 2. Hälfte August 50½ M. Br., 50 M. Gd., Septbr. 51 M. Br., 50¼ M. Gd., September-October 51 M. Br.

Stettin, 26. April. Weizen pr. Frühjahr 207,00 M., pr. Mai-Juni 204,50 M., pr. September-October 208,50 M. — Roggen pr. Frühjahr 143,50 M., pr. Mai-Juni 141,00 M., pr. September-October 146,00 M. — Rüböl 100 Kilogr. pr. April-Mai 61,50 M., pr. Herbst 62,50 M. — Spiritus loco 44,40 M., pr. April-Mai 44,40 M., pr. Mai-Juni 44,40 M., pr. Juni-Juli 45,20 M. — Rübsen pr. Herbst 283,00 M. — Petroleum loco 13—12,75 M. bez. u. Br., Regulirungspreis 12,75 M., pr. September-October 11,60 M. bez., 11,75 M. Br. — Hering, Schott. crown- und fullbrand 38,50—38,75 M. trans. bez., Matties crownbrand 25,50—26 M. trans. bez.

Breslau, 26. April. Kleesamen bei schwachen Zufuhren Preisen nominell, rother sehr fest, pr. 50 Kilogr. 59—62—65—71 M., weißer ohne Umsatz, pr. 50 Kilogr. 86—91—94—100 M., hochfein über Notiz. — Thymothee sehr fest, pr. 50 Kilogr. 36—39—42 M. — Reygras 18,50—21,50 M.

Berlin, 26. April. Weizen loco pr. 1000 Kilogramm 180—220 M. nach Qualität gefordert, pr. April-Mai 200,50—201,50 M. bez., pr. Mai-Juni 200,50—201,50 M. bez., pr. Juni-Juli 203,50—204,50 M. bez., pr. Juli-August 207,00—207,50 M. bez., pr. September-October 209,50 M. bez. — Roggen loco pr. 1000 Kilogr. 147—165 M. nach Qualität gef., pr. Frühjahr 148,00 bis 148,50 M. bez., pr. Mai-Juni 146,50—147,00—146,50 M. bez., pr. Juni-Juli 146,00 — 146,50 — 146,00 bez., pr. Juli-August 146,50 M. bez., pr. September-October 149,00 — 149,50 M. bez. — Gerste loco pr. 1000 Kilogr. 141—180 M. n. Qual. gef. — Hafer loco pr. 1000 Kilogr. 150—190 M. nach Qual. gef. — Erbsen loco pr. 1000 Kilogr. Kochwaare 178—210 M. nach Qual., Futterwaare 170—177 M. nach Qual. bez. — Weizenmehl pr. 100 Kilogr. brutto unverst. incl. Sack No. 0 27,50—26,50 M., No. 0 und 1 25,50 bis 24,00 M. — Roggenmehl pr. 100 Kilogr. unverst. incl. Sack No. 0 23,50—22,00 M. No. 0 u. 1 21,25—19,75 M., pr. April 20,75—20,80 M. bez., pr. April-Mai 20,75—20,80 M. bez., pr. Mai-Juni 20,75—20,80 M. bez., pr. Juni-Juli 20,90 M. bez., pr. Juli-August 21,00 M. bez., pr. August-September — M. bez., pr. September-October 21,10 M. bezahlt. — Leinöl pr. 100 Kilogr. ohne Faß 58 M. bez. — Rüböl pr. 100 Kilogr. loco ohne Faß — M. bez., pr. April 61,2—61,3 M. bez., pr. April-Mai 61,2—61,3 M. bez., pr. Mai-Juni 61,2—61,3 M. bez., Juni-Juli — M. bez., pr. September-October 62,8—63 M. bez. — Petroleum raff. pr. 100 Kilogr. mit Faß loco 29 M. bez., pr. April 26 M. Br., pr. April-Mai — bez., pr. September-October 24,9 M. bez. — Spiritus pr. 100 Liter à 100 pCt. = 10,000 pCt. loco ohne Faß 44,4 M. bez, mit Faß pr. April 44,6—44,8 M. bez., pr. April-Mai 44,6—44,8 M. bez, pr. Mai-Juni 44,6—44,8 M. bez., pr. Juni-Juli 45,5—45,8 M. bez., pr. Juli-August 46,6—46,9 M. bez., pr. August-September 47,6—47,9 M. bez., pr. September-October 48—48,3 M. bez.

Berliner Fondsbörse vom 26. April 1876.

Die Stimmung des heutigen Verkehrs war eine durchweg gehobene. Die Zuversicht auf eine günstige Wendung der Verhältnisse, der man am Schlusse der gestrigen Börse schon begegnete, trat heute noch intensiver auf und fand in regeren Umsätzen sowie in der steigenden Coursbewegung Ausdruck. Die Ultimoregulirung vollzieht sich in ruhiger Weise und wird von einem vollkommen flüssigen Geldstande unterstützt. Unter den internationalen Speculationspapieren zeichneten sich besonders Oesterreichische Creditactien durch Regsamkeit und Festigkeit aus, sie haben gegen den gestrigen Schlußcours eine Avance von circa 9 M. durchgesetzt und schließen mit höchster Notiz. Oesterreichische Staatsbahn und Lombarden blieben dem gegenüber mehr vernachlässigt. Oesterreichische Nebenbahnen behaupteten gute Festigkeit, besonders waren Galizier, Kaschau-Oderberger und Rudolfbahn beliebt. Von den localen Speculationseffecten waren Lauraactien matt und von ersten Firmen angeboten. Disconto-Commandit — deren Dividende, wie meist richtig calculirende Kreise wissen wollen, keinesfalls unter 7 pCt. betragen dürfte — nahmen ebenfalls heute an der steigenden Bewegung Theil. Auswärtige Staatsanleihen trugen heute ebenfalls eine sehr feste Physiognomie und zeichneten sich wiederum Oesterreichische Renten und 1860er Loose durch eine animirte Stimmung aus. Türken und Italiener behaupteten sich bei ruhigem Geschäft gut. Russische Werthe waren recht fest. Prämienanleihen um mehrere Proc. gestiegen. 8pCt. Rumänen wiederum recht begehrt und in Folge dessen steigend. Preußische Fonds unbelebt, ebenso auch andere Deutsche Staatspapiere sehr still. Das Geschäft in Eisenbahnprioritäten nahm einen ziemlich lebhaften Gang an. Oesterreichische Prioritäten sämmtlich besser. Auf dem Eisenbahnactienmarkte herrschte eine recht feste Haltung. Leichte Bahnen zwar ebenfalls fest, aber ruhiger. Bankactien unbelebt, jedoch sich befestigend. Industriepapiere meist geschäftslos.

† Zinsen vom Staate garantirt.

Deutsche Fonds.

Consolidirte Anl	4½	104,75
Pr. Staats-Anl.	4	99,50
Staats-Schuldsch.	3½	93
Pr. Präm.-A.1855	3½	130
Landsch. C.-Pfdbr.	4	94,90
Ostpreuß. Pfdbr.	3½	86,30
do. do.	4	95,75
do. do.	4½	102
Pomm. Pfandbr.	3½	84,40
do. do.	4	95,10
do. do.	4½	102,50
Posensche neue do.	4	94,70
Westpreuß. Pfdbr.	3½	84,50
do. do.	4	95,40
do. do.	4½	100,90
do. II. Ser.	5	106,10
do. do.	4½	100,75
do. neue	4	97
do. do.	4½	101,30
do. do. II. S.	4½	100,80
Pomm. Rentenbr.	4	97,50
Posensche do.	4	96,60
Preußische do.	4	96,40
Bad. Präm.-Anl. von 1867 . . .	4	116,50
Bayer. Präm.-A.	4	118,25
Braunsch. Pr.-A.	—	81
Köln.-Md.-Pr.-S.	3½	107,10
Hmbg.50rtl. Loose	3	171,50
Lübecker Pr.-Anl.	3½	168,75
Oldenburg.Loose	3	136

Hypotheken-Pfandbr.

Unk. Pfd Pr.H.-Bk.	5	100,20
Bod.Crd.Hyp.-Pfd.	5	103,30
[illegible].Bd.Cr.-Pfd.	5	107,25
do. do.	4½	98,50
Kündb. do.	4½	100,10
Danz. Hyp.-Pfdbr	5	100,00
Goth. Präm.-Pfd.	5	109,25
Komm Hyp.-Pfdb. II. u.IV.Em.rtz.110	5	101
III. Em. rtz. 100	5	100,50
Stett.Nat.Hyp.-P.	5	101

Ausländische Fonds.

Oesterr. Pap.-Rente	4½	53,75
do. Silber-Rent	4½	56,60
do. Loose 1854	4	91
do. Cred.-L.v.1858	—	301
do. Loose v. 1860	5	98,50
do. Loose v. 1864	—	255
Ungar. Eisenb.-Ar	5	65,75
Ungarische Loose	5	136
do. Schatzanw. II.	6	82,25
Ruß.-Egl.Anl.1822	5	95
do. do. Anl. 1859	3	—
do. do. Anl. 1862	5	95,90
do. do. von 1870	5	100,50
do. do. von 1871	5	96
do. do. von 1872	5	96
do. do. von 1873	5	96
do. Cons.-Obl.1875	4½	89,25
Ruß. Stiegl. 5.Anl.	5	82
do. Stiegl. 6.Anl.	5	93,90
do. Präm.-A.1864	5	165
do do. von 1866	5	162
Ruß. Bod.Crd.Pfd.	5	85,25
Ruß. Central. do.	5	87,75
Ruß.Pol.Schatzobl.	4	84,10
Pol.Pfd.2.Em.S-R	4	—
do. do. do. do.	5	—
do. Liquidat.-Br.	4	67,90
Amerik.Anl.p.1885	6	99,70
do. 5% Anl.	5	102,10
do. do. p. 1881	6	104,40
Newyork.Stadt-A.	7	102
do. Gold-A.	6	101,30
Italienische Rente	5	70,80
do. Tabaks-Act.	6	507
do. Tabaks-Obl.	6	101
Französische Rente	5	—
Raab-Graz.-Pr.A.	4	70
RumänischeAnleihe	8	98
Türk. Anl. v. 1865	5	11,80
Türk. 6% Anleihe	6	—
Türk. Eisenb.-Loose	3	32

Eisenb.-Stamm- u. Stamm-Prioritäts-Actien.

		Div.1874
Aachen-Mastricht	21,90	1
Bergisch-Märk.	78,25	3
Berlin-Anhalt	104	8
Berlin-Dresden	21,50	5
Berlin-Görlitz	38,50	0
do St.-Pr.	81	5
Berlin-Hamburg	169,25	10
Berlin. Nordbahn	—	0
Berl.-Psd.-Magd.	76	3
Berlin-Stettin	123,25	—
Bresl.Schw.-Fbg.	78,75	5 2/3
Köln-Minden	99,75	6 3/8
do. Lit B.	97,50	5
Crf.-Kr.-Kempen	0,90	0
do. St.-Pr.	2	0
Halle-Sorau-Gub.	9,75	0
do. St.-Pr.	18	0
Hannover-Altenbek	15,10	0
do. St.-Pr.	34	0
Märkisch-Posen	20	0
do. St.-Pr.	64,75	3½
Magdeb.-Halberst.	67,50	3
do. St.-Pr.	59	3½
do. C.	88,50	5
Magdeb.-Leipzig	234	14
† do. Lit. B.	95,10	4
Münst.-Ensch.St.P.	10	0
Niederschl.-Märk.	97,75	4
Nordhausen-Erfurt	31,90	4
do. St.-Pr.	35	0
Oberschl. A. u. C.	139,75	10½
do. Lit. B.	127,75	10½
Ostpreuß. Südbahn	26,50	0
do. St.-Pr.	72,10	0
Rechte Oderuferb.	104	6 1/8
do. St.-Pr	108,50	6 1/8
Rheinische	114,60	8
Rhein-Nahe	14,25	0
† Stargard-Posen	101,40	4½
Thüringer	115	7 2/5
Tilsit-Insterburg	22,25	0
Weimar-Gera gar.	40,25	2¼
do. St.-Pr.	23,50	2½
Brest-Grajewo	24,75	—
Brest-Kiew	49,50	0
Galizier	78,75	6
Gotthardbahn	47,25	6
† Kronpr. Rud.-B.	45	5
Lüttich-Limburg	26,75	0
Oester.-Franz. St.	456,50	6½
† do. Nordwestb.	211	5
do. B. junge	70,25	5
† Reichenb.-Pardb.	48,25	4½
Rumänische Bahn	20	—
do. St.-Pr.	75,50	8
† Russis. Staatsb.	106,50	5 4/5
Südösterr. Lomb.	153	0
Schweiz. Unionb.	6,10	0
do. Westb.	15,80	0
Warschau-Wien	192,50	—

Ausländische Prioritäts-Obligationen.

Gotthart Bahn	5	54,75
†Kaschau-Oderbg.	5	56,75
†Kronpr. Rud.-B.	5	64,50
†Oest.-Fr. Staatsb.	3	310
†Südöst.B.Lomb.	3	232,70
†Südöst. 5% Oblg.	5	75
†Oester. Nordwestb.	5	74,60
do. do. B Elbethal	5	57
†Ungar. Nordostb.	5	52
†Ungar. Ostbahn	5	50
Brest-Grajewo	5	71
† Chark.-Azow rtl.	5	94,60
†Kursk-Charkow	5	—
†Kursk-Kiew	5	95,25
†Mosco-Rjäsan	5	99
† Mosco-Smolensk	5	95
Rybinsk-Bologoye	5	81,25
†Rjäsan-Kozlow	5	95,50
†Warschau-Teresp.	5	93,50

Bank- und Industrieactien.

		Div.1874
Berliner Bank	87,50	0
Berl. Bankverein	81	0
Berl. Cassen-Ver.	179	17,7
Berl. Com. (Ges.)	62,50	2½
Berl. Handels-G.	85	5
Berl. Wechslerbk.	41,50	0
Bresl. Discontob.	61,25	2
Centrlb. f. Bauten	19	0
Ctrb. f. Ind.u.Hnd	66,60	4
Danz.Bankver.	127	0
Danziger Privatb.	116,50	7
Darmst. Bank	97,50	6
Deutsche Genoss.B.	90,50	5½
Deutsche Bank	72	3
Dtsch. Eff. u. W.	101,10	6¼
Deutsche Reichs-Bk.	152,75	—
Deutsche Unionb.	76,75	0
Disc.-Command.	113,90	12
Gew.-Br.Schuster	12	0
Int. Handelsges.	34,50	0
Königsb. Ver.-B.	79,25	5¼
Meining. Creditb.	79,10	3
NorddeutscheBank	126	6¾
Oest. Credit-Anst.	235	5
Pr. Bodencr.Bk.	97,90	8
Pr. Cent.Bd.-Cr.	117,50	9½
Preuß. Crd.-Anst.	50,75	0
Pom.Rittersch.-B.	121,40	9½
Schaffhaus. Bnkv.	66,10	5 1/8
Schles.Bankverein	82,75	6
Stett.Vereinsbank	85	0
Ver.-Bk.Quistorp	6	0
Actien d. Colonia	6000	55
BauvereinPassage	23,75	1
Berl. Bau-V.-Bk.	37,50	0
Brl.Centralstraße	37,50	3
Deutsche Bauges.	50,50	0
do. Eisnb.-B.-G.	13,25	0
do. Reichs-Cont.	68	4
A. B. Omnibusg.	77,50	7
Ctr.F.f. Baumat.	17,40	0
S.-A.f.G.u.W.-A.	6,75	0
Nordd.Pap.-Fabr	15	0
WöhlertMaschinf.	18,75	5½
Westend-Gesellsch.	4,30	0
Baltischer Lloyd	39,75	0
Königsbg.Vulkan	—	0
[illegible]	0,10	[illegible]
Oberschl.Eisnb.-B.	27	0

Berg- u. Hütten-Gesellsch.

		Div.1874
Dortm.Union Bgb.	8	0
Königs- u. Laurah.	56,50	10
Stolberg. Zink	22,30	1
do. St.-Pr.	83,50	6
Victoria-Hütte	29,25	3

Wechsel-Cours v. 26. April.

Amsterdam	8 Tg.	3	169,30
do.	2 Mn.	3	168,40
London	8 Tg.	2	20,425
do.	3 Mn.	2	20,34
Paris	8 Tg.	4	81
Belg. Bankpl.	8 Tg.	2½	81
do.	2 Mn.	2½	80,70
Wien	8 Tg.	4½	167,70
do.	2 Mn.	4½	166,60
Petersburg	3 Wch.	6½	264,50
do.	3 Mn.	6½	261
Warschau	8 Tg.	6	264,80

Sorten.

Louisd'or	—
Dukaten	—
Sovereigns	20,38
20-Francs-St.	16,17
Imperials pr. 500 Gr.	—
Dollar	4,18
Fremde Banknoten	99,90
Oesterreichische Bankn.	167,70
do. Silbergulden	175
Russische Banknoten	265

Verantwortlicher Redacteur H. Röckner. Danzig.
Druck und Verlag von A. W. Kafemann in